

Les phares
à l'Île d'Orléans
(1867-1930)

Jean-Claude Dionne



Jean-Claude Dionne

B.Sc. (Chimie, Laval, 1964)

M.A. (Histoire, Université de Montréal, 2007)

Les phares

à l'Île d'Orléans

(1867-1930)

Montréal 2022



Page couverture :

Phare de Sainte-Pétronille
Fred C. Würtele – septembre 1904
Cote : P546,D8,P44
BAnQ – Québec

Société de recherche historique

Archiv-Histo Inc.

535, rue Viger Est

Montréal (Québec) H2L 2P3

Case postale 45 501, succursale Sault-au-Récollet

Montréal (Québec) H2B 3C9

Téléphone : (514) 625-5791

Courriel : archiv.histo@gmail.com

Site Internet : Archiv-Histo.com



©Tous droits réservés

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec – 2022
Bibliothèque Archives Canada – 2022

ISBN : 978-2-923598-09-9

Introduction

L'un des berceaux des familles Québécoises l'île d'Orléans a fait l'objet de nombreux travaux de recherche couvrant des champs d'étude variés: historique, folklorique, géographique, géologique, archéologique, toponymique, généalogique, patrimonial, archivistique, sociologique, économique, agricole, touristique, etc. Ces domaines ont été analysés et décrits dans 20 mémoires de maîtrise, 30 livres, 18 études et 49 articles. Ce travail archivistique concernant les phares vient enrichir cette collection et apporte une acquisition de connaissance supplémentaire qui, sans aucun doute, va aider tant les généalogistes, les historiens que les autres passionnés de mon coin de pays.

Les actes notariés

Pour effectuer cette recension des contrats relatifs aux phares à l'île d'Orléans, j'ai, dans un premier temps, dépouillé les actes des nombreux notaires qui ont exercé leur profession dans la région de Québec en consultant la base de données Parchemin (1626-1801) pour en extraire les actes relatifs aux résidants de l'île d'Orléans (1626-1801). L'exactitude et l'exhaustivité de la base Parchemin est tributaire de l'état des minutiers des notaires. Dans certains cas il peut y avoir des actes qui ont été perdus ou détruits. J'ai relevé 3 143 actes provenant de 61 notaires de Québec; 5 054 actes de 11 notaires ayant exercé à l'île d'Orléans; et 273 actes de la Base de la Prévôté de Québec de la BAnQ qui ne sont pas dans la base Parchemin.

Dans un deuxième temps, j'ai effectué le dépouillement des actes notariés pour la période de 1801-1937 en utilisant soit la base numérique de la BAnQ « Archives des notaires du Québec des origines à 1937 » soit les Microfilms de ces actes qui se trouvent au Centre d'Archives de la BAnQ à Montréal. Le choix de retenir les actes associés aux résidants de l'île d'Orléans et aux métiers qu'ils exerçaient à l'exception des cultivateurs s'est imposé compte tenu de l'ampleur de la tâche (55 402 actes des notaires qui ont exercé à l'île d'Orléans sans compter les actes provenant des autres notaires). Le nombre d'actes choisis va comme suit : 19 700 actes rédigés par les 17 notaires qui ont exercé à l'île d'Orléans et 4 388 actes écrits par 85 notaires de Québec et des environs.

Enfin, pour compléter cette recherche j'ai utilisé la Base de données du Registre Foncier du Québec, Bureau d'enregistrement de St Laurent île d'Orléans afin de trouver des actes concernant des résidants de l'Île d'Orléans. Les notaires concernés sont ceux dont les actes ne sont pas archivés à BAnQ, ceux dont les actes font partie de la collection Fonds Cour Supérieure District Judiciaire de Québec (CN301 BAnQ), ainsi que les notaires dans d'autres districts. Des 7 200 actes examinés j'ai relevé 346 actes provenant de 23 notaires de la première catégorie, 1 490 actes de 73 notaires de la deuxième et 98 actes de 38 notaires dans d'autres districts.

Donc, l'ensemble des actes reliés aux multiples aspects de ma recherche sur l'île d'Orléans totalisent un corpus de 34 492 actes rédigés par 308 notaires.

Les documents de la BAnQ

Afin de vérifier si des actes relatifs aux phares sont accessibles en ligne dans la base Advitam de la BAnQ, j'ai fait une recherche en indiquant dans les onglets de Recherche avancée «phare», et «île d'Orléans» Cote, Classe, Toutes les cotes.

Les documents publiés

Les recensements du Canada

Les recensements quinquennaux de la population contiennent plusieurs informations concernant divers renseignements, dont le lieu de résidence, l'âge, le sexe, l'état matrimonial, le métier ou profession et l'ethnicité. C'est donc une source essentielle, disponible sous forme numérique, à Bibliothèque et Archives Canada.

J'ai fait le dépouillement de tous les recensements présentement accessibles : 1831, 1851, 1861, 1871, 1881, 1891, 1901, 1911 et 1921.

Les journaux

L'Action Sociale (Québec, 1907-1915)
 L'Action Catholique (Québec, 1915-1962)
 L'Action nationale (Québec, 1933-2013)
 L'Électeur (Québec, 1880-1896)
 L'Événement journal (Québec, 1938-1962)
 L'Opinion Publique (Montréal, 1870-1883)
 La Gazette de Québec (1764-1874)
 La Gazette de Joliette (1866-1895)
 La Justice (Québec, 1886-1892)
 La Patrie (Montréal, 1879-1978)
 La Presse (Montréal, 1884-2019)
 La Minerve (Montréal, 1826-1899)
 La Vigie (Québec, 1906-1913)
 Le Bien public (Trois-Rivières, 1909-1978)
 Le Bulletin des agriculteurs (1916-2006)
 Le Canadien (Québec, 1806-1909)
 Le Clairon (St-Hyacinthe, 1912-1954)
 Le Castor (Québec, 1843-1845)
 Le Courrier du Canada (Québec, 1857-1901)
 Le Devoir (Montréal, 1910-présent)
 Le Franc-Parleur (Québec, 1915-1940)
 Le Franco-Canadien (St-Jean d'Iberville, 1860-1895)
 Le Journal de Québec (1842-1889)
 Journal des campagnes (Québec, 1882-1901)
 Le Journal des Trois-Rivières (1865-1893)
 Le Nouvelliste (Trois-Rivières, 1876-1886)
 Le Pays (Montréal, 1852-1869)
 Le Peuple (Montréal, 1880-1887)
 Le Progrès de l'Est (Sherbrooke, 1883-1924)
 Le Progrès du Saguenay (1887-1964)
 Le Quotidien (Saguenay, 1997- présent)
 Le Quotidien de Lévis (1879-1937)
 Le Soleil (Québec, 1896-2019)

The Quebec Mercury (1805-1863)
The Quebec Daily Mercury (1863-1875)
The Quebec Daily Evening Mercury (1876-1878)
The Daily Evening Mercury (1879-1887)
The Quebec Daily Mercury (1887-1903)
The Quebec Morning Chronicle (1847-1924)
The Quebec Chronicle and Gazette (1888-1892)
Quebec Weekly Chronicle (1888-1892)
The Quebec Morning Chronicle (1888-1898)
The Quebec Chronicle (1898-1824)
Morning chronicle and commercial and shipping gazette (Québec, 1850-1888)
Montreal Herald and Daily Commercial Gazette (1834-1883)

Introduction

Signaux utilisés en Nouvelle-France.

Pierre-Georges Roy. *Le vieux Québec*, Tome 2 (1923)

Capitaines du port de Québec

Dans le tome 2 du livre *Le vieux Québec*, Pierre Gorges Roy présente un article sur les capitaines du port de Québec. Il nous indique les noms et les compétences de ces capitaines ainsi que les travaux qu'ils ont réalisés. S'agissant du capitaine, Richard Testu de la Richardière, il mentionne :

Richard Testu de la Richardière fut un des rares Canadiens, qui, sous le régime français, parvinrent à une position un peu importante dans le service de la colonie. Et c'est peut-être pour cette raison que plusieurs de nos historiens ont cru qu'il était d'origine française.

Richard Testu de la Richardière naquit à L'Ange-Gardien, près de Québec, le 15 avril 1681, du mariage de Pierre Testu dit du Tilly, marchand, et de Geneviève Rigault.

Il servit d'abord dans les troupes et reçut une blessure assez grave dans un engagement.

(1) Archives du Canada.

— 145 —

En 1722, M. Testu de la Richardière commandait *la Suzanne*. Les Frères Hospitaliers de Montréal obtenaient du Conseil de marine de faire passer des ouvriers au Canada sur ce vaisseau.

Le 19 février 1726, le Conseil de marine écrivait au gouverneur de Beauharnois au sujet de la navigation du Saint-Laurent. Il serait nécessaire que, pour la sûreté de la navigation des vaisseaux du roi allant en Canada, il fut embarqué un officier à bord connaissant bien la navigation du Saint-Laurent. Autrefois le sieur de la Grange, de Rochefort, avait été nommé capitaine de flûte, en raison de ses connaissances sur cette navigation et il s'embarquait tous les ans sur les vaisseaux du roi. Le Conseil de marine pria M. de Beauharnois de s'informer des capacités du sieur Testu de la Richardière, canadien, qu'on proposait pour cet emploi.

Le 30 octobre de la même année, MM. de Beauharnois et Dupuy écrivaient au ministre de la marine et lui suggéraient de nommer M. Testu de la Richardière capitaine de port à Québec.

“ Le S. Testu de la Richardière que vous avez chargé d'accompagner le vaisseau du Roy à cause de l'expérience et de la connaissance qu'il a de la rivière, souhaite cette place et vous prie de la luy accorder.”

“ Le S. de la Richardière est du métier et est sur cela d'une capacité à n'y avoir pas par le país deux voix sur son chapitre, il est propre à former des pilottes pour cette rivière où il y a une très grande nécessité d'en avoir à cause de la traverse, qu'il est de conséquence de bien connoistre.

Les bouées

Octobre 1726

“ Il faudrait pour cela aller tous les printemps sonder les bancs que les glaces en partant font changer de place, y mettre des bouées selon leur changement au nombre de quatre ou cinq avec des ancres d'une seule patte d'environ quatre cents à 450 pesant et autant de chaînes de 12 à 15 brasses proportionnées au poids des ancres.

“ On éviterait par là les risques de toucher à la traverse, et sur les autres bancs qu'on ne connaît pas assés, et après le départ des vaisseaux on ferait relever les ancres.

Les balises

Octobre 1726

“ On pourrait encore avec un bâtiment de 40 t. fait en goélette ou en brigantin l'envoyer sonder tout le reste de la rivière, surtout du costé du sud qui n'a point esté travaillé sur la carte du S. de la Haye, au nord de laquelle tous les mouillages et dangers sont bien marqués et dont les pilottes font état.

“ Le capitaine de port mettrait des balises sur les caps et les hauteurs qu'on pourrait abattre et supprimer dans les tems où l'on ne voudrait pas qu'on en usast, il donnerait connoissance des ances, des havres, des bayes favorables et bons mouillages, et se mettrait au fait le long des costes et dans la profondeur des bayes et des rivières des bois de chesnes et de pin et des rivières propres à les tirer ayant luy-même une parfaite connoissance des baies de ce pays cy et tout le talent nécessaire pour l'arrimage des bois dans les navires.

P.156-157 (en 1736)

“ Le Sr La Richardière vous a proposé à ce qu'il nous a dit d'établir des bouées dans la Traverse qui seraient posées au printemps et relevées à l'automne. Il y avait longtemps que cet officier nous avait parlé d'ouvrir une avenue à travers le bois sur l'Isle aux Ruaux; cette avenue a été faite à l'arrivée du vaisseau du

— 157 —

Roy en présence du Sr La Richardière et des pilotes de Rochefort qui ont donné l'alignement. C'est un amets invariable pour passer la Traverse aujourd'hui en gouvernant sur le milieu. Elle est de 100 pieds de largeur sur 1000 de longueur. Cela n'a presque rien coûté, M. Duquesnel ayant donné une vingtaine de matelots qui y ont travaillé avec 10 habitants gens de hache qui ont abattu les bois, il reste

gens de hache qui ont abattu les bois, il reste encore deux amets à fixer le long de l'Isle d'Orléans. Le premier à la rivière Delphine et l'autre à la pointe St-Jean. Ces deux pointes ne pouvant estre bien distinguées que par un temps fort clair, parce qu'elles sont très basses, retardent souvent l'arrivée du vaisseau du Roy et des vaisseaux marchands. Il est question d'élever sur chacune des deux pointes un pan de mur ayant la face au N. 2 de 30 pieds de largeur et 25 à 80 pieds de hauteur sur 3 pieds d'épaisseur. Ces deux pans de muraille un peu ouverts seront les amets qu'il faudra suivre pour éviter les battures. M. de La Richardière et les pilotes ont marqué les endroits où il faudra bâtir; il y aurait environ 50 toises quarées de maçonnerie à élever, lesquels à raison de 22 livres à cause de la sur-épaisseur feraient la somme de 1100 livres ce qui n'est pas un objet en égard aux avantages et à la sûreté de la navigation.

“ L'entretien des bouées, orins, anches ou picasses coûteraient par an environ 200 livres

de sorte qu'il se trouve encore de l'économie à construire les pans de muraille proposés. Cependant, avant de le faire nous attendrons vos ordres que nous pourrons exécuter dès l'année prochaine si vous avez agréable de nous les envoyer de bonne heure par la voye de l'Isle Royale.

“ L'objection qui se présente d'abord contre tous ces amets, est qu'en rendant la navigation facile et sûre aux bâtimens français les ennemis en profiteraient s'ils voulaient faire quelqu'entreprises contre la colonie. Dans ce cas on les tromperait par de nouveaux amets à l'Isle aux Ruaux et on renverserait ceux qui seraient établis à l'Isle d'Orléans ” (1).

(1) Correspondance générale, Canada, vol. 67, p. 6.

1738 - avril - Délibération des autorités métropolitaines - installation d'amers pour la navigation dans la Traverse: ouverture d'une avenue à travers les bois sur l'île aux Ruaux; proposition de Beauharnois et Hocquart "de fixer deux autres amers le long de l'île d'Orléans, le premier à la rivière Delphine et le second à la Pointe Saint-Jean": "il paraît convenir d'approuver ce que Messieurs de Beauharnois et Hocquart ont fait et ce qu'ils proposent de faire".

avril 1738.

Canada . 244

Intre les Esicils qui rendent la navigation
du Fleuve St. Laurent dangereuse, le passage de la
Traverse en son des plus à craindre. Il y
avoit long-tems qu'on avoit eu vûe de établir
des Amers, pour les Vaincaux; et l'on a jugé
à cet effet qu'il convenoit d'ouvrir une Avenue
à travers les Bois sur l'île aux Ruaux .
M. de Beauharnois et Hocquart ont été
chargés l'année dernière cette Avenue, et lui ont
donné 100 pieds de largeur et une
profondeur .

Il a proposé de fixer deux autres Amers le
long de l'île d'Orléans: le premier à la
Rivière Delphine; et le second à la pointe
St. Jean. Il a observé à ce sujet que
ces deux pointes ne pouvant être bien distinguées
que par un tems favorable; par lesquelles sont
très-vants, retardent souvent l'arrivée des
Vaincaux. Et il a ajouté qu'on y remédiera en
élevant sur chacun de ces deux endroits




Délibérations des autorités métropolitaines – installations d'amers pour la navigation. Avril 1738.

BAC – Pièce. MG1-C11A. No. de microfilm : F-70. No. d'instrument de recherche : MSS0856

1740 - 30 août - "Toisé des ouvrages de maçonnerie faits par le sieur Jean Maillou, entrepreneur aux exhaussements des murs servant de tours à l'île d'Orléans ... pour servir de balise aux vaisseaux qui font la traverse, faits pendant l'année mille sept cent quarante". Certificat de Chaussegros de Léry attestant que "le présent toisé (est) véritable" et qu'il est dû à Jean Maillou la somme de 575 l.

575 2 1/2 326

Toisé des Ouvrages de Maçonnerie faits par le S^r Jean Maillou Entrepreneur aux Exhaussements des Murs servant de Tours, à l'Isle d'Orléans sur le bord du fleuve S^t Laurent pour servir de Balise aux Vaisseaux qui font la traverse, fait pendant l'année mil sept cent quarante.

Scavois
Mur à la Côte S^t Jean

Contrefort

haut R.	2. 0. 6	
long	1. 1. 4	1. 5. 5. 5
épais.	0. 2. 4	

Pignon

Long	3. 5. 6	
haut R.	1. 1. 4	1. 4. 9. 2.
épais.	0. 2. 3	

Mur de S^t François

Contrefort

haut R.	2. 4. 0	
long	1. 1. 4	2. 5. 4. 6.
larg.	0. 5. 4	

Mur

Long	3. 3. 3	
haut	1. 0. 0	1. 2. 5. 1.
épais.	0. 2. 4	

Pignon au dessus

long	3. 3. 3	
haut	1. 1. 0	1. 3. 9. 11.
épais.	0. 2. 4	

2. 3. 10. 1. 255. 559. 2. 6

La facon de poser les planches au Chaperon 16. . .

Total 575. 2. 6

Nous Ingenieur en chef dans les Places de la Nouvelle France, certifie par le present Toisé Véritable pour quoy il est dû au S^r Jean Maillou la somme de cinq cents soixante quinze livres deux six deniers fait agulbes le trente et un mil sept cent quarante, signé Chaussegros de Léry.

Sous Copie
W. J. M. Veu au f. 100

BAC - MGI-C11A. No de microfilm : C-2406, F-115. No d'instrument de recherche : MSS0856

1741 - 13 octobre - ["Bordereau de la dépense faite en Canada pendant l'année 1740 ...].

"Bordereau de la dépense faite en Canada pendant l'année 1740 pour les réparations aux fortifications et bâtiments civils" - Québec (château Saint-Louis, palais de l'intendant, magasin de la potasse, murs de l'île d'Orléans): paiements faits à Jean-Baptiste Maillou, Barthelemy Jouineau, François et Charles Charlery, Levasseur Chaverlauze, Jean Lozeau, Louis Aide-Créquy, Louis La Garenne, Claude Legris, Pierre Maurice Pelot, Barthélemy Desroches, Lamorille, Cotton, Denis Lafontaine, François Rolet; Trois-Rivières (maison du Platon , corps de garde, magasins, etc): Antoine Sévigny, Jean-Baptiste Leclerc, Gilles Bolvin, Chatelain; Montréal (maisons du gouverneur et de l'intendant, prisons, corps de garde, etc): Étienne Gibault, Denis Jourdain, Pierre Janson dit Lapalme, Cuisy d'Ailleboust, Nicolas Morau, Pierre Gautier dit Rabot, Pierre Sarreau, Pierre Sorel, Pierre Gascon, Joseph Parent, Pierre Gatien, Joseph Lafresnaye, Saint-Jacques; fort Chambly: Jean-Baptiste Ménard, Jean Fort dit La Forest; forts Frontenac et Niagara: Pierre Moreau dit Saintonge, Jean-Baptiste Larose, Jean Boitier dit

Saint-Eloy, Joseph Le Gal dit Sansquartier, Pierre Pelot dit Lafèche, Louis Brunet, Jean-Baptiste Saint-Pierre, Jean Davely, François Deschamps dit Champagne, Jean-Baptiste Le Roy dit Saint-Jean, Jean Peron dit Poitevin, Jean Bernard dit Beausoleil, François Raimond dit La Tulipe, Joseph Guillou dit Nantois, Joseph Lefebvre, André Traversy et Simon Sonnois dit Ladouceur.

164

Canada 1740. Réparations aux Fortifications et Bâtimens Civils

Bordereau de la Dépense faite en Canada pendant l'année 1740. pour les réparations aux Fortifications et Bâtimens Civils, ainsi qu'il ensuit.

Premierement
à Québec

à Jean maille architecte pour le prix de l'ouvrage des Maçonnerie et Menuiseries faites en 1739. pour l'élevation de deux murs à l'Isle d'Orléans sur le bord du fleuve St. Laurent pour servir de balises aux Vaisseaux du Roy..... 1939. 4. 11. 9

à Luy pour j^d. faites en 1740. pour creuser l'ord. Mur qui n'étoient pas assez visible..... 575. 2. 6.

à Diverses Maçon et Manouvriers pour ouvrages faites au Château St. Louis pendant les 3. j^{es}. mois 1740..... 124. 10.

à Luy pour j^d. pendant le 2. j^{es}. q^{es}..... 273. 15.

à Luy pour j^d. pendant le 3. j^{es}. q^{es}..... 294. 10.

à Luy pour j^d. pendant les 2. j^{es}. q^{es}..... 222. 7.

3429. 9. 5. 9

BAC – MG1-C11A. No de microfilm : F-76. No d'instr. de recherche : MSS0856

En Nouvelle-France, le gouverneur fait établir une suite de signaux - étaient-ce des tours à feu ? - à l'aide desquels on transmet à Québec les nouvelles de ce qui se passe dans le bas du fleuve.

Trois sont construits en 1758 : le premier à Saint-André de l'Îlet-du-Portage; le deuxième situé sur une hauteur à Kamouraska et le troisième placé à l'île d'Orléans.

Ils sont détruits avant l'arrivée de la flotte de Wolfe. L'historien Gérard Filteau rapporte

«Pour transmettre la nouvelle de l'arrivée de l'ennemi, on avait érigé un cordon de bûchers de pointe en pointe, de colline en colline, du Bic jusqu'à la Pointe-Lévy. Durell parvint au Bic le 23 mai 1759. La nuit venue, les bûchers s'enflammèrent tout à tour et à minuit le feu de la Pointe-Lévy annonçait l'arrivée de l'avant-garde anglaise.»

Informations techniques

Les catégories de phares

Généralement on les regroupe en trois catégories différentes:

1- *les phares de grand atterrissage*, à l'entrée des voies de navigation et qui sont dotés d'appareils éclairants de grande capacité;

2- *les phares principaux de jalonnement des côtes*, à l'entrée des principaux ports ou l'embouchure des grands cours d'eau. Leurs feux sont puissants, mais moins que ceux des phares de grand atterrissage;

3- *les phares secondaires de jalonnement des côtes*, qui balisent les voies navigables ou servent à marquer un écueil (comme un haut-fond ou des battures) et sont installés sur des pointes, des quais ou des jetées, ou sur les écueils même.

Des bâtiments plus modestes

Les phares de jalonnement secondaires et d'entrée de port sont de dimensions plus modestes et sont pour la plupart bâtis en bois, et recouverts de bardeau de cèdre. Ces petits phares carrés, présents le long des côtes, dans les eaux intérieures et à l'entrée des ports, étaient désignés de *pepper shaker lights* (« phares poivrières »). D'une hauteur, d'environ 9 à 14 mètres, leur construction s'est accélérée à partir de 1850. Ces phares sont souvent installés sur les toits de bâtiments existants.

Les autres systèmes de signalisation

Les signaux sonores

Pour diminuer les risques associés à la présence fréquente de brouillard dans le Saint-Laurent, les autorités vont faire installer des appareils émettant des signaux sonores dont la faiblesse est la difficulté d'en évaluer la provenance. Une variété d'appareils sont utilisés : cloches, canon chargé à blanc, sifflet de brume actionnés à la vapeur et plus tard par l'électricité.

Les systèmes d'éclairage

Les combustibles

Au milieu du 19^e siècle, l'huile de baleine alimente les lanternes et après 1860 on utilise le kérosène plus efficace et plus abordable.

Les lampes à l'huile sont installées dans les lanternes (la partie supérieure) des phares de tout genre. Elles sont placées soit devant des miroirs paraboliques (catoptriques) soit derrière des lentilles en verre (dioptriques). A partir du 20^e siècle, elles seront graduellement remplacées par l'électricité.

Les systèmes optiques

Le réflecteur optique qui sert à concentrer la lumière des lampes en un faisceau de grande intensité est un élément essentiel dans sont des phares. Le premier type de réflecteur utilisé est un miroir parabolique que l'on place derrière la lampe. Appelé réflecteur *catoptrique* (du grec *katoptron*, qui signifie « miroir »), ce dispositif peut augmenter jusqu'à sept fois la puissance d'une simple lampe. Peu coûteux, ces miroirs sont utilisés dans les phares canadiens jusqu'au début du 20^e siècle.

Ils sont graduellement remplacés par le système d'éclairage à lentille ou *dioptrique* (du grec *dioptrikê*, qui signifie « voir à travers »), qui concentre la lumière au moyen de lentilles et de prismes beaucoup plus efficace. Étant fragiles, le matin le gardien de phare devait tirer un rideau dans la lanterne pour protéger les réflecteurs ou les lentilles des rayons du soleil.

1938 – Installation d'amers sur l'Île d'Orléans.

Le «Bernier»

Le «Bernier», navire du gouvernement canadien, sous les ordres du capitaine Alcide Caron, arrivera vraisemblablement aux premiers jours de septembre. M. F.-V. Moffat, directeur du service des bouées et des phares, est à bord en tournée d'inspection. Le navire a croisé pendant près de deux mois dans le golfe et le Baie-des-Chaleurs pour vérifier l'équipement et le fonctionnement des phares et des bouées et pour vérifier la position exacte des bouées.

Si nous sommes bien informés, l'affaire de l'«Ascania», au Bic, a incité le ministère des Transports à faire vérifier plus souvent la position des bouées.

De plus, on fait installer des amers, en différents points de la côte pour aider à la navigation. Ces amers ou, en anglais, «beacons». On été installés surtout sur l'Île d'Orléans, jusqu'ici.

L'Action catholique, 30 août 1938

Au nord de l'Île

Les phares et les bouées du canal au nord de l'Île d'Orléans qui étaient disparus avec le commencement de la guerre seront remis en service prochainement.

Le Soleil, 7 juillet 1945

Quelques dates

Tel qu'indiqué précédemment, c'est en 1870 qu'est apparu le système à gaz Pintsch, utilisé partout dans le monde pour l'allumage des bouées et des phares sans gardien.

On qualifiait de «gardien de lumière» ceux qui étaient responsables d'allumer et d'éteindre ces phares. J'ai relevé les noms des personnes suivantes :

- ✓ à Ste-Pétronille, Isaac Gourdeau (de 1882 à 1890?)
- ✓ à St-Pierre, en 1896, Jean Roberge (de 1896 à 1900) ; Honoré Roberge (de 1901 à ?)
- ✓ à Ste-Famille, recensements 1881, 1891, 1901 aucune info. Jusqu'à maintenant je n'ai pas trouvé d'information à ce sujet;
- ✓ à St-François, recensements 1881, 1891, 1901 aucune info. Jusqu'à maintenant je n'ai pas trouvé d'information à ce sujet.

Chronologie de la construction des phares

(sans et avec gardien)

Le Phare de St Pierre

1885 - 11 août – Acte 3472 – Vente, d'une partie du lot de terre connu sous le numéro 24, par Dame Julie Leclerc, de St Pierre, veuve de feu Jean-Baptiste Roberge, en son vivant cultivateur, du même lieu, au Ministère de la Marine et des Pêcheries.

Pardevant Jean Alfred Charlebois, notaire public pour cette partie de la Puissance du Canada appelé la Province de Québec, résidant en la Cité de Québec, soussigné.

Fut présente Dame Julie Leclerc, de la paroisse St-Pierre, Isle d'Orléans, veuve de feu Jean-Baptiste Roberge, en son vivant du même lieu, cultivateur, ci-après appelée la venderesse. Laquelle a par ces présentes vendu, cédé et garantie de tous troubles et autres empêchements quelconques à l'honorable Archibald Woodbury Mc Lelan, ministre de la marine et des pêcheries, agissant pour et au nom de sa majesté Notre Souveraine Dame la reine, représentée aux présentes par J.V. Gregory, de la cité de Québec, écuyer, agent à Québec, du susdit département de la Marine et des Pêcheries, à ce présent et acceptant pour Sa Majesté, ses héritiers et ayant cause, ci-après appelé l'acquéreur, c'est-à-savoir : un lopin de terre désigné au plan et livre de renvoi officiel du Cadastre de la paroisse de St-Pierre, Isle d'Orléans, sous le numéro vingt-quatre (24), le dit lopin situé à une distance de quinze arpents une perche et onze pieds de l'alignement Est du dit lot numéro vingt-quatre (24) avec aussi le droit de passage sur le susdit lot vingt-quatre (24) à perpétuité et en tout temps à voiture ou à pied pour aller et venir du chemin public au dit lopin de terre ci-dessus vendu pour les gardiens ou employés du phare qui sera construit sur le dit lopin vendu et aussi pour les employés du Département de la Marine et des Pêcheries ou ouvriers et manœuvres d'icelui. Pour par ledit acquéreur en jouir, faire et disposer dudit immeuble en pleine propriété de ce jour à toujours. A ladite venderesse appartenant l'immeuble ci-dessus pour l'avoir acquis de son époux feu Jean Roberge, par son testament reçu par Mtre Pierre Gosselin, notaire, à l'Isle d'Orléans le vingt-trois juin mil huit cent quatre-vingt-quatre. Audit Jean Roberge appartenant ledit immeuble pour l'avoir acquis avec une plus grande étendue de terre de Sieur Ambroise Roberge, par acte de donation passé devant Pierre Gosselin le quinze de juillet mil huit cent cinquante-deux, enregistré à l'Isle d'Orléans le huit juillet de la même année. Cette vente est faite franche et quitte de tous cens et rentes et autres droits seigneuriaux qui peuvent affecter l'immeuble vendu. Cette vente est faite pour et en considération du prix et somme de quinze piastres que la venderesse déclare avoir reçu dont quittance du prix de vente. Pour l'exécution des présentes les parties font élection de domicile en leurs demeures. Dont acte fait et passé en la Coté de Québec, en l'étude du notaire soussigné le treizième jour du mois d'août de l'an mil huit cent quatre-vingt-cinq sous le numéro trois mille quatre cent soixante-douze. En foi de quoi la venderesse et l'acquéreur ont signé les présentes avec et en présence du notaire soussigné après lecture faite.

Minutier du notaire Jean Alfred Charlebois – R. F. - Bureau d'enregistrement, Registre RB, no 1719 – Document transcrit par J.-C. Dionne

1885 - 11 août – Acte 3473 – Vente, d'une partie du lot de terre connu sous le numéro 25, par Jacques Roberge, cultivateur, de St Pierre, au Ministère de la Marine et des Pêcheries.

Pardevant Jean Alfred Charlebois, notaire public pour cette partie de la Puissance du Canada appelé la Province de Québec, résidant en la Cité de Québec, soussigné.

Fut présent Sieur Jacques Roberge, de la paroisse de St-Pierre Isle d'Orléans, cultivateur, ci-après appelé le vendeur. Lequel a par ces présentes vendu avec garantie de tous troubles et autres empêchements quelconque à l'honorable Archibald Woodbury Mc Lelan, ministre de la marine et des pêcheries, agissant pour et au nom de sa majesté Notre Souveraine Dame la reine, représentée aux présentes par J.V. Gregory, de la cité de Québec, écuyer, agent à Québec, du susdit département de la Marine et des Pêcheries, à ce présent et acceptant pour Sa Majesté, ses héritiers et ayant cause, ci-après appelé l'acquéreur, c'est-à-savoir : un lopin de terre de cinquante pieds carrés formant partie d'une plus grande étendue de terre désigné au plan et livre de renvoi officiel du cadastre de la paroisse St-Pierre, Isle d'Orléans, sous le numéro vingt-cinq (25) le dit lopin de terre située au nord du chemin du roi à une distance de quinze arpents du dit chemin et un pied de l'alignement ouest du dit lot vingt-cinq, à perpétuité et en tout temps, en voiture ou à pieds pour aller et venir du chemin public au dit lopin de terre ci-dessus vendu pour le gardien ou employé du phare qui sera construit sur le terrain vendu et aussi pour les employés du Département de la Marine et des Pêcheries ou les ouvriers et manœuvres d'icelui. Pour par ledit acquéreur jouir, faire et disposer du dit immeuble en pleine propriété de ce jour à toujours. Au dit vendeur appartenant l'immeuble ci-dessus décrit, pour l'avoir acquis avec une plus grande étendue de Honoré Roberge et son épouse, par acte de donation passé devant Mtre Germain Guay, notaire, le trentième jour d'octobre mil huit cent quatre-vingt-cinq No 1641, ledit Honoré Roberge avait acquis ledit immeuble de Sieur Jacques Roberge par acte de donation passé devant Mtre Pierre Gosselin et son confrère, notaires à l'Isle d'Orléans, le vingt deux novembre mil huit cent soixante et un. Cette vente est faite franche et quitte de tous cens et rentes et autres droits seigneuriaux et qui peuvent affecter l'immeuble vendu. Cette vente est faite pour et en considération du prix et somme de quarante-cinq piastres que le vendeur reconnaît avoir reçu lors de l'exécution des présentes. A ces présentes est intervenu Sieur Honoré Roberge, de la paroisse de St-Pierre Isle d'Orléans, cultivateur, le Donateur sus réserve d'usufruit ci-dessus dénommé. Lequel a par ces présentes ratifié et confirmé la présente vente et renoncé à l'usufruit qu'il s'était réservé par le susdit acte de Donation seulement sur la partie de l'immeuble vendu par les présentes. Pour l'exécution des présentes les parties font élection de domicile en leurs demeures. Dont acte fait et passé en la cité de Québec, en l'étude du notaire soussigné, le onzième jour du mois d'août de l'an mil huit quatre-vingt-cinq, sous le numéro trois mille quatre cent soixante et treize. En foi de quoi le

vendeur et l'acquéreur ont signé les présentes avec et en présences du notaire soussigné après lecture

faite. Signé 

Minutier du notaire Jean Alfred Charlebois – R. F. - Bureau d'enregistrement, Registre RB, no 1720 – Document transcrit par J.C. Dionne

1885 – Érection de phares à St-Pierre et Ste Famille.

Nouveaux phares

Les nouveaux phares dans le chenal au Nord de l'Île d'Orléans, deux à l'Ange-gardien, deux à St-Pierre et deux à Ste-Famille, sont maintenant en opération.

Le Courrier du Canada, 24 octobre 1885

De nouveaux phares ont été érigés et sont maintenant en opération, à l'Ange Gardien, à St-Pierre et à Ste-Famille, pour éclairer le chenal de la rive nord de l'île d'Orléans. Il y en a deux à chaque endroit et ils sont à triple rangée de lumières.

Le Canadien, 26 octobre 1885

On vient d'ériger de nouveaux phares, à l'Ange Gardien, à St-Pierre et à Ste-Famille, pour éclairer le chenal de la rive nord de l'île d'Orléans. Il y en a deux à chaque endroit et ils sont à triple rangée de lumières.

Le Quotidien de Lévis, 26 octobre 1885

Nouveaux phares

Les nouveaux phares dans le chenal au Nord de l'île d'Orléans, deux à l'Ange-Gardien, deux à St-Pierre et deux à Ste-Famille, sont maintenant en opération.

Le Journal des campagnes, 29 octobre 1885

Le ministère de la marine donne avis de l'établissement de trois phares de première classe dans le chenal nord de l'Île d'Orléans, au-dessous de Québec, comté de Montmorency.

La Presse, 26 janvier ; 15 février 1886 ; Le Canadien, 25 janvier 1886

1891 – Recensement

Aucun gardien de phare

1896 – Jean Roberge, gardien de lumière.

22 février - Il est un des membres fondateurs de : «La Société de fabrication de beurre de la paroisse de St Pierre, Comté de Montmorency » et de «La société de la scierie de St-Pierre Ile d'Orléans»¹

¹ Voir : J.-C. Dionne. Les moulins à scie à l'Île d'Orléans (1717-1979), 2020, p.81. Archiv-Histo.com

1897 – Jean Roberge, gardien de lumière.

27 mars – Acte 408 – Vente, d'un petit terrain à prendre et distraire du lot no 30 du cadastre de St Pierre, par Pierre Olivier Gosselin, cultivateur, de St Pierre, à Jean Roberge, gardien de lumière, du même lieu.

Minutier du notaire P.E. Émile Bélanger – R. F. - Bureau d'enregistrement, Registre RB, no 3052

1901 – Honoré Roberge (65 ans) gardien de lumière.

RC-1901

1909 – (275) Fleuve Saint-Laurent – Chenal d'Orléans, Ile d'Orléans – Amélioration projetée des feux d'alignement de Saint-Pierre.

**(275) FLEUVE SAINT-LAURENT—CHENAL D'ORLÉANS -
ILE D'ORLÉANS—AMÉLIORATION PROJETÉE DES
FEUX D'ALIGNEMENT DE SAINT-PIERRE.**

De nouveaux phares, d'où seront montrés les phares d'alignement de Saint-Pierre, chenal d'Orléans, fleuve Saint-Laurent, sont en voie de construction. Ces nouveaux phares seront en une ligne parallèle à l'ancien alignement et à 27 pieds au nord. Aussitôt complétés ils seront allumés sans autre avis, et les vieux feux supprimés et les structures démolies. La manière de se servir de l'alignement sera le même.

La tour antérieure de l'alignement actuel sera mise dans l'alignement et utilisée pour le nouvel alignement. Elle sera placée sur des fondations de poteaux en béton dans le marais qui forme la rive nord du chenal d'Orléans à une distance de 380 pieds à l'est de la position actuelle du feu.

Lat. N.	46°	55'	37"
Long. O.	71	2	35

La tour est une bâtisse en bois, de forme carrée, avec côtés en pente peinte en blanc, avec toit rouge. La hauteur de la tour depuis sa base jusqu'au sommet du ventilateur sur la lanterne est de 21 pieds.

Le feu est blanc fixe, à 22 pieds au-dessus de la marque de l'eau haute, et devrait être visible à 8 milles dans l'alignement. L'appareil lumineux est catoptrique.

Le feu postérieur du nouvel alignement sera montré d'une nouvelle tour qui sera érigée à 27 pieds au nord de l'ancien poteau-feu postérieur. La nouvelle tour sera une charpente en acier, de forme carrée, avec côtés en pente, peints en brun, surmontés d'une guérite blanche en bois et d'une lanterne carrée blanche en bois. La hauteur de la tour depuis sa base jusqu'au sommet du ventilateur sur la lanterne est de 64 pieds. La tour postérieure sera à 931 pieds S. 56° O. de la tour antérieure.

Le feu sera blanc fixe, à 62 pieds au-dessus de la marque de l'eau haute, et devrait être visible à 8 milles dans l'alignement. L'appareil lumineux sera catoptrique. A. aux N. No 104 (275) 30-10-09.

Renseignements : Archives, bureau de l'ingénieur en chef, M. et P.

Cartes de l'Amirauté : Nos 315 et 2516.

Publication : *St. Lawrence pilot*, 1906, page 323.

Liste des phares et signaux de brume canadiens, 1909 : Nos 1230 et 1231.

Ministère de la Marine et des Pêcheries du Canada, fiche No. 21230 R.

1867-1946 (Dominion du Canada), volume 43, numéro 22, 27 novembre 1909, 1588

1910 – Modification.

Vu le danger provenant de la glace la tour antérieure a été établie à 280 pieds à peu près à l'ouest de l'endroit décrit dans l'avis, et est aujourd'hui à 651 pieds N. 58° E. de la tour postérieure. Elle repose sur une fondation de poteaux de bois sur le bord du marais.

Sous d'autres rapports les feux sont tels que décrits dans l'avis antérieur. A. aux N. No 36 (92) 2-5-10.

Variation en 1910 : 17° 45' O.

Renseignement : Archives, bureau de l'ingénieur en chef, M. et P.

Cartes de l'Amirauté : Nos 315 et 2516.

Publication : St. Lawrence pilot, 1906, page 323.

Liste des phares et signaux de brume canadiens, 1909 : No 1230.

Ministère de la Marine et des Pêcheries du Canada, fiche No 21230 R.

Gazette Officielle du Canada, 1867-1946 (Dominion du Canada), volume 43, numéro 48, 28 mai 1910

1911 – Recensement.

Aucun gardien de phare

1945 – Remise en service.

Au nord de L'Île

Les phares et les bouées du canal au nord de l'Île d'Orléans, qui étaient disparus avec le commencement de la guerre seront remis en service prochainement.

Le Soleil, 7 juillet 1945

Le Phare de Saint Famille

1885 - 10 août – Acte 3469 – Vente, d'un lot de terre connu sous le numéro 146, par Pierre Paquet, cultivateur, de Ste Famille, au Ministère de la Marine et des Pêcheries.

Pardevant Jean Alfred Charlebois, notaire public pour cette partie de la Puissance du Canada, appelée la Province de Québec, résidant en la cité de Québec soussigné.

Fut présent Sieur Pierre Paquet de la paroisse de Ste-Famille Isle d'Orléans, ci-après appelé le vendeur. Lequel a par ces présentes, vendu avec garantie de tous troubles et autres empêchements quelconques à l'Honorable Archibald Woodburry McLelan, ministre de la marine et des Pêcheries, agissant pour et au nom de sa Majesté Notre Souveraine Dame la Reine, représentée aux présentes par John U. Gregory, de la cité de Québec, écuyer, agent à Québec du susdit département de la Marine et des Pêcheries, à ce présent et acceptant pour Sa Majesté, ses héritiers et ayant cause ci-après appelé l'acquéreur, c'est-à-savoir : Un lopin de terre de trente pieds carré, mesure française faisant partie d'une plus grande étendue de terre désignée aux plan et livre de renvoi officiel du Cadastre de ladite paroisse de Ste-Famille sous le numéro cent quarante-six (146) ledit lopin situé du côté nord du chemin du roi à une distance de trois arpents quatre perches et trois pieds du dit chemin et à une distance de neuf perches et trois pieds de la ligne du côté Est du dit lot 146 avec aussi le droit de passage sur le susdit lot cent quarante-six à perpétuité et en tout temps à voiture ou à pieds pour aller et venir du chemin du roi au dit lopin de terre ci-dessus vendu pour les gardiens et employés du phare qui sera construit sur le terrain de sa Majesté et pour les employés du Département de la Marine et des Pêcheries ou les ouvriers et manœuvres d'icelui, ce droit de passage devant s'exercer sur la partie du lot susnommée, le vendeur s'obligeant à laisser une partie enfriche de manière à permettre en tout temps le libre exercice du dit passage. Pour par ledit acquéreur, jouir, faire et disposer du dit immeuble en pleine propriété de ce jour à toujours. Au dit vendeur appartenant l'immeuble dessus décrit pour l'avoir acquis avec une plus grande étendue de terre se Sieur Stanislas Paquet, suivant acte de vente passé devant Mtre Augustin Vézina, le seizième jour de janvier mil huit cent quatre-vingt-trois, enregistré au Bureau d'enregistrement de l'Isle d'Orléans le six juillet mil huit cent quatre-vingt-trois. Cette vente est faite franche et quitte de tous cens et rentes et autres droits seigneuriaux qui peuvent affecter l'immeuble vendu. Cette vente est faite pour et en considération du prix et somme de trente piastres que le vendeur reconnaît avoir reçu lors de l'exécution des présentes dont quittance du prix de vente. Pour l'exécution des présentes les parties font élection de domicile en leurs demeures. Dont acte fait et passé en la Cité de Québec en l'Étude du notaire soussigné le dixième jour du mois d'août, de l'an mil huit cent quatre-vingt-cinq, sous le numéro trois mille quatre cent soixante et neuf. En foi de quoi le vendeur et l'acquéreur ont signé les présentes avec et en présence du notaire soussigné, après lecture faite.

Minutier du notaire Jean Alfred Charlebois – R. F. - Bureau d'enregistrement, Registre RB, no 1717 – Document transcrit par J.C. Dionne

1885 - 10 août – Acte 3470 – Vente d'un droit de passage à perpétuité sur le lot connu sous le numéro 154, par Pierre Paquet, cultivateur, de Ste Famille, au Ministère de la Marine et des Pêcheries.

Pardevant Jean Alfred Charlebois, notaire public pour cette partie de la Puissance du Canada, appelée la Province de Québec, résidant en la cité de Québec soussigné.

Fut présent Sieur Pierre Paquet de la paroisse de Ste-Famille Isle d'Orléans, ci-après appelé le vendeur. Lequel a par ces présentes, vendu avec garantie de tous troubles et autres empêchements quelconques à l'Honorable Archibald Woodburry McLelan, ministre de la marine et des Pêcheries, agissant pour et au nom de sa Majesté Notre Souveraine Dame la Reine, représentée aux présentes par John V. Gregory, de la cité de Québec, écuyer, agent à Québec du susdit département de la Marine et des Pêcheries, à ce présent et acceptant pour Sa Majesté, ses héritiers et ayant cause ci-après appelé l'acquéreur, c'est-à-savoir : Un droit de passage de sept pieds de large à perpétuité en tout temps et en voiture ou à pieds sur l'immeuble situé en ladite paroisse de Ste-Famille désignée aux plan et livre de renvoi officiel du Cadastre de ladite paroisse sous le numéro cent cinquante-quatre (154) pour aller et revenir du chemin du lot numéro cent cinquante-cinq au lopin de terre acquis par sa Majesté de Herménégilde Marquis et formant partie du lot numéro cent cinquante-neuf et ce pour le gardien et employés du phare qui sera construit sur une partie de lot cent cinquante-neuf A (159a), pour les employés du Département de la Marine et de pêcheries, les ouvriers et manœuvres d'icelui. Ce droit de passage devra s'exercer sur la partie du lot cent cinquante-quatre qui ne sera pas ensemencée, le vendeur s'obligeant à laisser une partie du dit lot en friche de manière à permettre l'exercice du dit droit de passage en tout temps. Pour par l'acquéreur jouir, faire et disposer dudit immeuble en pleine propriété de ce jour à toujours. Au dit vendeur appartenant l'immeuble ci-dessus décrit pour l'avoir acquis de Onésime Poulin par acte de vente qu'il s'oblige à produire au besoin. Cette vente est faite franche et quitte de tous cens et rentes et autres droits seigneuriaux qui peuvent affecter le dit immeuble vendu. Cette vente est faite pour et en considération du prix et somme de vingt piastres que le vendeur reconnaît avoir reçu dont quittance générale et finale du prix de vente. Pour l'exécution des présentes les parties font élection de domicile en leurs demeures. Dont acte fait et passé en la Cité de Québec, en l'Étude du notaire soussigné le dixième jour du mois d'août de l'an mil huit cent quatre-vingt-cinq, sous le numéro trois mille quatre cent soixante-dix. En foi de quoi le vendeur et l'acquéreur ont signé les présentes avec et en présence du notaire soussigné, après lecture faite.

*Notaire soussigné, après lecture faite, Signé Pierre Paquet, P. A. Le
10^e jour 1885 J. A. Charlebois N. P. Vrais Copie de la minute de ce même
Acte passé en mon étude J. A. Charlebois N. P.*

Minutier du notaire Jean Alfred Charlebois – R. F. - Bureau d'enregistrement, Registre RB, no 1723 – Document transcrit par J.C. Dionne

1885 - 10 août – Acte 3471 – Vente d'un droit de passage à perpétuité sur le lot connu sous le numéro 155, par Alfred Poulin, meunier, de Ste Famille, au Ministère de la Marine et des Pêcheries.

Pardevant Jean Alfred Charlebois, notaire public pour cette partie de la Puissance du Canada, appelée la Province de Québec, résidant en la cité de Québec soussigné.

Fut présent Sieur Alfred Poulin de la paroisse de Ste-Famille Isle d'Orléans, meunier, ci-après appelé le vendeur. Lequel a par ces présentes, vendu avec garantie de tous troubles et autres empêchements quelconques à l'Honorable Archibald Woodburry McLelan, ministre de la marine et des Pêcheries, agissant pour et au nom de sa Majesté Notre Souveraine Dame la Reine, représentée aux présentes par John V. Gregory, de la cité de Québec, écuyer, agent à Québec du susdit département de la Marine et des Pêcheries, à ce présent et acceptant pour Sa Majesté, ses héritiers et ayant cause ci-après appelé l'acquéreur, c'est-à-savoir : Un droit de passage de cinq pieds de large à perpétuité en tout temps et en voiture ou à pieds sur l'immeuble situé en ladite paroisse de Ste-Famille désignée aux plan et livre de renvoi officiel du Cadastre de ladite paroisse sous le numéro cent cinquante-cinq (155) pour aller et revenir du chemin de la reine au lot numéro cent cinquante-cinq au lopin de terre acquis par sa Majesté de Herménégilde Marquis et formant partie du lot numéro cent cinquante-neuf et ce pour le gardien et employés du phare qui sera construit sur une partie de lopin de terre acquis par sa Majesté de Herménégilde Marquis, pour les gardiens et employés du phare qui sera construit sur une partie du lot cent cinquante-neuf A, pour les employés du Département de la Marine et des Pêcheries, les ouvriers et manœuvres d'icelui avec aussi le droit de servir du droit de passage que possède le vendeur sur le lot du cadastre et ladite paroisse, numéro cent cinquante-six (156). Le droit de passage s'exercera sur a route actuelle et traversera le lot cent cinquante-six de manière à arriver directement à l'extrémité sud du lot numéro cent cinquante-quatre. Pour par ledit acquéreur jouir, faire et disposer du dit immeuble en pleine propriété de ce jour et à toujours. Au dit vendeur appartenant l'immeuble ci-dessus décrit pour l'avoir acquis de son père Sieur Alexandre Poulin suivant acte de donation qu'il s'oblige produire au besoin. Cette faite franche et quitte de tous cens, rentes et autres droits seigneuriaux qui peuvent affecter l'immeuble vendu. Cette vente est faite pour et en considération du prix et somme de huit piastres que le vendeur reconnaît avoir reçu. Dont quittance du prix de vente. Pour l'exécution des présentes les parties font élection de domicile en leurs demeures. Dont acte fait et passé en la Cité de Québec en l'étude du notaire soussigné, le dixième jour du mois d'août, de l'an mil huit cent quatre-vingt-cinq, sous le numéro mille quatre cent soixante et onze. En foi de quoi le vendeur et l'acquéreur ont signé les présentes avec et en présence du notaire soussigné, après lecteur faite.

Minutier du notaire Jean Alfred Charlebois – R. F. - Bureau d'enregistrement, Registre RB, no 1718 – Document transcrit par J.C. Dionne

1885 - 29 août – Acte 3482 – Vente d'une partie du lot connu sous le numéro 159a, par Herménégilde Marquis, cultivateur, de Ste Famille, au Ministère de la Marine et des Pêcheries.

Pardevant Jean Alfred Charlebois, notaire public pour cette partie de la Puissance du Canada, appelée la Province de Québec, résidant en la cité de Québec soussigné.

Fut présent Sieur Herménégilde Marquis Poulin de la paroisse de Ste-Famille Isle d'Orléans, dans le comté de Montmorency, cultivateur, ci-après appelé le vendeur. Lequel a par ces présentes, vendu avec garantie de tous troubles et autres empêchements quelconques à l'Honorable Archibald Woodburry McLelan, ministre de la marine et des Pêcheries, agissant pour et au nom de sa Majesté Notre Souveraine Dame la Reine, représentée aux présentes par John V. Gregory, de la cité de Québec, écuier, agent à Québec du susdit département de la Marine et des Pêcheries, à ce présent et acceptant pour Sa Majesté, ses héritiers et ayant cause ci-après appelé l'acquéreur, c'est-à-savoir : Un lopin de terre de cinquante pieds carrés, mesure française, faisant partie d'une plus grande étendue de terre désignée aux plan et livre de renvoi officiel du Cadastre de ladite paroisse de Ste-Famille, Isle d'Orléans, sous le numéro cent cinquante-neuf A (159a) ledit lot de terre situé au côté nord du chemin du roi à une distance d'à peu près huit arpents et demi dudit chemin et à une distance et quinze pieds de la ligne Est du dit lot cent cinquante-neuf (a), borné en front en arrière et des deux côtés par le reste du lot cent cinquante-neuf (a) (159a) avec aussi le droit de passage en tout temps à perpétuité en voiture ou à pieds du ledit lot cent cinquante-neuf (a) au dit lot ci-dessus vendu pour les gardiens et employés du phare qui sera construit sur le terrain vendu, et pour les employés du Départements de la marine et des Pêcheries, ou les ouvriers et manœuvres d'icelui. Pour par ledit acquéreur jouir, faire et disposer du dit immeuble en plein propriété de ce jour à toujours. Au dit vendeur appartenant l'immeuble ci-dessus décrit pour l'avoir acquis avec le reste du susdit lot 159a de son père Sieur François-Xavier Canac Marquis, par acte de donation passé devant Mtre Pierre Gosselin, notaire, à St-Laurent, le cinquième jour du mois de novembre de l'an mil huit cent soixante-treize, au dit Sieur Canac dit Marquis appartenant pour l'avoir acquis du Shérif du District de Québec, avec un plus grande étendue de terre suivant acte de vente en date du onzième jour d'octobre mil huit cent soixante-six et enregistré au Bureau d'enregistrement de l'Île d'Orléans, le quinzième jour d'octobre de la même année. Cette vente est faite franche et quitte de tous cens, rentes et autres droits seigneuriaux qui peuvent affecter l'immeuble vendue. L'acquéreur sera propriétaire et pourra disposer de l'immeuble vendu et des dépendances comme de choses à lui appartenant au moyen des présentes et à compter de ce jour. Cette vente est faite pour et en considération du prix et somme de vingt piastres que le vendeur reconnaît avoir reçu de l'acquéreur avant l'exécution des présentes dont quittance générale et finale du prix de vente. Le vendeur déclare qu'il est marié sous le régime de la communauté légale. Et à ces présentes est aussi intervenu Sieur François Canac dit Marquis de la paroisse de la Ste-Famille, Isle d'Orléans, cultivateur, lequel par les présentes donne main levée sur le lopin de terre vendu de toutes charges et obligation résultant de la donation du cinq novembre mil huit cent soixante-treize ci-dessus citée, avec réserve néanmoins pour lesdites charges et obligations

sur la balance du dit lot cent cinquante-neuf(a). Pour l'exécution des présentes les parties font élection de domicile dans leurs demeures. Dont acte fait et passé en la Cité de Québec, en l'étude du notaire soussigné, le vingt-neuvième jour du mois d'août de l'n mil huit cent quatre-vingt-cinq sous le numéro trois mille quatre cent quatre-vingt-deux. En foi de quoi le vendeur et l'acquéreur ont signé les présentes avec et présence du notaire soussigné après lecture faite.

acte signé "A. Charlebois" Notaire de Québec "J. A. Charlebois"
 J. A. Charlebois N. P. Copie copie de la minute de mon étude de mon
 en mon étude J. A. Charlebois N. P.

Minutier du notaire Jean Alfred Charlebois – R. F. - Bureau d'enregistrement, Registre RB, no 1721 – Document transcrit par J.C. Dionne

1885 – Érection de phares à Ste Famille.

Matricule	Adresse	No. de lot
6902-29-5762	chemin ROYAL	146-8-3
6902-29-5842	#2403 chemin ROYAL	146-4, 146-6, 146-7
6902-29-5842	#2403 chemin ROYAL	146-4, 146-6, 146-7
6902-29-5842	#2403 chemin ROYAL	146-4, 146-6, 146-7
6902-29-6085	#2413 chemin ROYAL	146-5

Nouveaux phares

Les nouveaux phares dans le chenal au Nord de l'Île d'Orléans, deux à l'Ange-gardien, deux à St-Pierre et deux à Ste-Famille, sont maintenant en opération.

Le Courrier du Canada, 24 octobre 1885 ; Le Journal des campagnes, 29 octobre 1885

De nouveaux phares ont été érigés et sont maintenant en opération, à l'Ange Gardien, à St-Pierre et à Ste-Famille, pour éclairer le chenal de la rive nord de l'île d'Orléans. Il y en a deux à chaque endroit et ils sont à triple rangée de lumières.

Le Canadien, 26 octobre 1885 ; Le Quotidien de Lévis, 26 octobre 1885

1908 – Fleuve Saint-Laurent – Ile d'Orléans – Ste-Famille – Tour construite pour le feu d'alignement antérieur.

Une tour a été érigée par le gouvernement du Canada pour remplacer le poteau d'où était montré le feu antérieur de l'alignement de Ste Famille. Elle

repose sur l'emplacement du poteau, qui a été démoli, ainsi que l'abri à sa base.

La tour est une charpente en acier galvanisé, de forme carrée, avec côtés en pente, surmontée d'une guérite en bois et d'une lanterne carrée en bois. La guérite et les côtés de la lanterne sont peints en blancs, et le toit de la lanterne en rouge. La hauteur de la tour, depuis sa base jusqu'au sommet du ventilateur sur la lanterne est de 82 pieds.

Le feu est blanc fixe, à 81 pieds au-dessus de la marque de l'eau haute, et devrait être visible à 10 milles dans l'alignement. L'appareil lumineux est catoptrique. A aux N. No. 21 (57) 24-3-09.

Renseignement : Rapport de M. P. E. Parent, ingénieur résidant, Québec.

Cartes de l'Amirauté : Nos. 315 et 2516.

Publication : *St. Lawrence Pilot*, 1906, page 323.

Liste des phares et signaux de brume canadiens : 1907 : No. 1228.

Ministère de la Marine et des Pêcheries du Canada
fiche No. 21,228 A.

F. GOURDEAU,
Sous-ministre.

Ministère de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa, Canada, 24 janvier, 1908.

Gazette officielle de Canada 1867-1946 (Dominion du Canada), volume 41, numéro 44, 2 mai 1908, 2895

1910 - 25 février – Acte 14578 – Vente, d'un certain morceau de terre faisant partie du lot 147 du cadastre de Ste Famille, par Joseph Faucher, cultivateur, de Ste Famille, à Sa Majesté le Roi, représenté par Théophile Béland, de la ville de Québec, agissant comme procureur spécial de George Joseph Desbarats, sous-ministre de la Marine et des Pêcheries de la Puissance du Canada.

L'an mil neuf cent-dix, le vingt-cinquième jour de février devant Maître Joseph Allaire, notaire public pour la Province de Québec, soussigné.

Ont comparu : Monsieur Joseph Faucher, cultivateur, de la paroisse de Ste-Famille, Ile d'Orléans, partie de la première part et Sa Majesté le Roi, ici représenté par M. Théophile Béland, de la cité de Québec, agissant ici comme procureur spécial de Monsieur George Joseph Desbarats, de la cité d'Ottawa, sous-ministre de la Marine et des Pêcheries de la Puissance du Canada en vertu d'une procuration sous seing privé, signée et datée à Ottawa susdit, le quatre de février mil neuf cent-dix en présence de William P. Anderson et John McCharles et attestée en présence de Francis H. Gisborne, notaire public, le même jour et déposée ce jour parmi les minutes du notaire soussigné- partie de la seconde part représentée comme susdit, c'est-à-savoir :

1° Un certain morceau de terrain à prendre à même le lot cadastral numéro cent quarante-sept, 147, de la paroisse Ste-Famille, Ile d'Orléans, comté de Montmorency et particulièrement décrit comme suit : commençant à un point étant l'intersection de la lige de division entre les lots numéro cent quarante-six (146) et cent quarante-sept (147) du susdit cadastre avec le côté Nord du chemin public, mesurant huit cent soixante et dix-huit pieds et trois pouces dans une direction Nord vingt-cinq degrés trente minutes Ouest ($N25^{\circ} 30' 0''$) cette direction étant celle de la ligne de division entre les deux lots ci-haut mentionnés, de là dans une direction Sud soixante et onze degrés six minutes Ouest ($S71^{\circ}06' 0''$) trois cent quarante-deux pieds à un pont étant le centre du côté Est du morceau de terre décrit. De ce point mesurant vingt-cinq pieds dans la direction Nord, dix-huit degré cinquante-quatre minutes Ouest ($N18^{\circ}54' 0''$) de là Sud dix-huit degrés-cinquante-quatre minutes Ouest ($N18^{\circ}54' 0''$) de là Sud dix-huit degrés cinquante-quatre minute Ost cinquante pieds de là Nord dix-huit degrés cinquante-quatre minutes Ouest ($N18^{\circ}54' 0''$) vingt-cinq pieds renfermant une superficie totale de deux mille cinq cents pieds mesure anglaise. Ledit morceau de terre est borné de ses quatre côtés par le reste du dit lot numéro cent-quarante-sept (147) du susdit cadastre tel que le tout est montré sur le plan annexé aux présentes et signé par les comparants.

2° Le droit de passage pour communiqué à pied et en voiture du dit chemin public à aller à pied et en voiture du chemin public à aller au morceau de terrain ci-dessus premièrement décrit et se dirigeant comme suit : partant du coin Sud-Ouest du susdit morceau de terrain le dit droit de passage suit une direction irrégulière au Sud-Ouest pour une distance d'environ deux cent-cinquante pieds à l'intersection de deux clôtures l'une courant dans la direction Sud, vingt-cinq degrés trente minutes Ouest – et l'autre dans une direction à angles droits à celle-ci-haut de là Sud vingt-cinq degrés trente minutes Ouest sept cent cinquante pieds plus moins au chemin public tel que montré sur le susdit

plan, le dit droit de passage étant appelé «le chemin privé de la terre» et étant utilisé par le vendeur pour sa commodité privée.

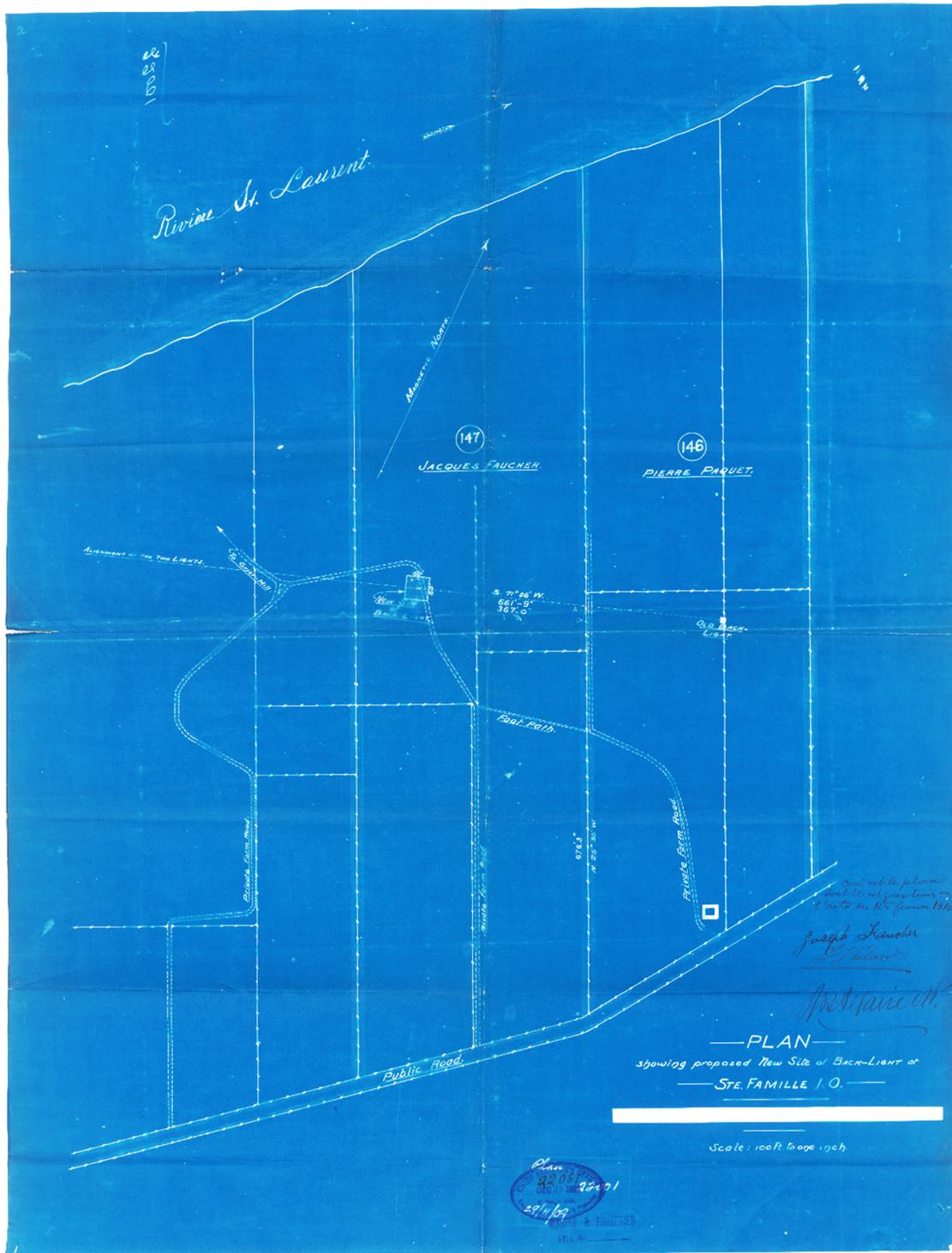
Le vendeur a, de plus, accordé à ladite partie de la seconde part le droit de passer à travers sa terre à un endroit convenable pour transporter les matériaux de la lumière actuelle sur le morceau de terrain ci-dessus premièrement décrit. Au vendeur ledit morceau de terre appartient ainsi que toute ladite terre en vertu de bons titres. Pour par ladite partie de second part jouir, faire et disposer du dit morceau de terre et du dit droit de passage pour les fins de construction de ladite lumière et se son maintien et entretien le dit vendeur déclare et garantit que le morceau de terre ci-dessus vendu est libre de toutes hypothèques et charges quelconques. La présente vente est faite pour le prix de deux cent cinquante piastres que le vendeur reconnaît et déclare avoir reçu de ladite partie de la seconde part à vue et présence du dit notaire, dont quittance. Fait et passé à Québec, les jour, mois et an susdits sous le numéro quatorze mille cinq cent soixante-dix-huit des minutes du notaire soussigné. Et lecture faite les comparants ont signé en présence du dit notaire.,

*signé en présence du dit notaire - signé: Joseph Faucher - Thiophile Beland
 Une copie de la minute demeure en mon étude - signé: Jos. Allaire N. O. - Jos. Allaire N. O.*

Minutier du notaire Joseph Allaire - R. F. - Bureau d'enregistrement, Registre RB, no 4363

1910 - 25 février – Plan showing proposed new site of back-light at Ste. Famille, I.O.

Sur ce plan du nouvel emplacement proposé pour la lumière de navigation située dans la paroisse Sainte-Famille de l'île d'Orléans figurent une partie du fleuve Saint-Laurent, le lot 147 du cadastre officiel de la paroisse Sainte-Famille, les chemins, le bâtiment et les noms Pierre Paquet et Jacques Faucher.



Fonds Cour supérieure. District judiciaire de Québec. Greffes de notaires - BANQ Québec CN301,S377,D14578

(91) FLEUVE SAINT-LAURENT—ILE D'ORLÉANS—STE-FAMILLE—CHANGEMENT DANS LA POSITION DU PHARE D'ALIGNEMENT POSTÉRIEUR.

Le phare postérieur de l'alignement Ste-Famille, île d'Orléans, a été avancé 662 pieds dans l'alignement. Il est aujourd'hui à 2009 pieds N. 71° E. du phare antérieur; et le feu est à 213 pieds au-dessus de la marque de l'eau haute.

A. aux N. No. 36 (91) 2-5-10.

Variation en 1910 : 18° O.

Renseignement : Archives, bureau de l'ingénieur en chef, M. et P.

Cartes de l'Amirauté : Nos 315 et 2516.

Publication : *St. Lawrence Pilot*, 1906, page 323.

Liste des phares et signaux de brume canadiens, 1909 : No 1229.

Ministère de la Marine et des Pêcheries du Canada, fiche No 21229.

MAY 28, 1910.

3751

Gazette Officielle du Canada, 1867-1946 (Dominion du Canada), volume 43, numéro 48, 28 mai 1910, 3751

QUÉBEC

Fieri Facias de Terris

Québec, à savoir: **GOSSELIN & FRÈRE**
 Cour Provinciale, INC., corporation léga-
 No 15-102. lement constituée et ayant
 sa place d'affaires à Ste-Fa-
 mille, Ile d'Orléans, *vs* **JOSEPH DROUIN,**
 Ste-Famille, Ile d'Orléans.

« Le lot numéro cent cinquante-neuf A (159-A) aux plan et livre de renvoi officiels pour la paroisse de Ste-Famille, de l'Ile d'Orléans, étant un terrain de figure irrégulière borné au nord-ouest au fleuve St-Laurent, au sud-est par le lot No 161, à l'est par les lots Nos: 154-155, et à l'ouest par le lot No: 163, contenant environ sept arpents en superficie, sans bâtisse avec réserve des droits appartenant au département de la Marine pour le maintien et l'entretien d'un phare;

« Le lot numéro cent soixante-six (166) au même cadastre de la paroisse de Ste-Famille, de l'Ile d'Orléans, étant une terre mesurant deux arpents et cinq perches de front sur soixante-dix arpents de profondeur et contenant en superficie cent cinquante-huit arpents et cinquante perches, bornée au nord-ouest par le fleuve St-Laurent, au sud-est par le lot 167 et la ligne de division entre les paroisses de Ste-Famille et St-Jean, à l'est par les lots Nos: 162 et 163 et à l'ouest par les lots Nos: 167, 169 et 170 avec toutes les constructions dessus érigées, circonstances et dépendances.

« Une partie du lot numéro cent soixante-dix (170) au même cadastre de la paroisse de Ste-Famille et l'Ile d'Orléans, mesurant neuf perches de front sur douze perches de profondeur, bornée au nord par la partie 169, au sud par le chemin public, à l'est par le lot No 166 et à l'ouest par le résidu du lot 170, propriété de Armand Marquis avec toutes les constructions dessus érigées et dépendances ».

Pour être vendu au bureau d'enregistrement de l'Isle d'Orléans, à St-Laurent d'Orléans, comté de Montmorency, le **DOUZIÈME** jour de **FÉVRIER** prochain à **DIX** heures de l'avant-midi.

Le shérif-adjoint,
RAYMOND HAINS.

Bureau du Shérif,
 Québec, le 7 janvier 1969. 27501-o

Les phares de Saint François

En octobre 1874, deux ensembles de feux d'alignement, connus sous le nom de feux d'alignement de traverse du chenal nord, ont été installés pour indiquer le chenal entre West Sands et Traverse Spit. Une paire de feux était située à Saint-François à l'extrémité est de l'Île d'Orléans, et l'autre jetée a été érigée au nord-est sur le cap Rouge.

La [tour avant](#) de Saint-François mesurait vingt-huit pieds de haut et exhibait sa lumière à une hauteur de trente pieds au-dessus de la rivière, tandis que la [tour arrière](#), qui était située à 1 379 mètres, mesurait trente pieds et exhibait sa lumière à une hauteur de 110 pieds au-dessus de la rivière. Chacune des tours carrées en bois de Saint-François était équipée d'une lampe circulaire n°1 et d'un réflecteur de vingt pouces.

Francis Lemelin a vendu soixante pieds carrés de terrain pour la tour avant pour vingt-cinq dollars, et Joseph Marceau a été payé trente dollars pour une parcelle de la même taille pour la tour arrière. Joseph Marceau a été nommé premier du feu d'alignement arrière, tandis que Joseph LePage, Jr. a été nommé responsable du feu avant.

En 1912, un feu a été établi à l'extrémité extérieure du quai de Saint-François, à 833 mètres de l'église Saint-François, sous la forme d'une lanterne blanche carrée construite au sommet du toit en croupe d'un hangar à marchandises rectangulaire en bois.

Les feux d'alignement de Saint-François ont été abandonnés vers 1927, mais un feu sur le quai demeure actif aujourd'hui. Entre 1955 et 1994, une tour carrée à claire-voie a remplacé la lumière montrée au sommet du hangar à marchandises sur le quai.

Gardiens :

Quai : O. Emond (1912 – au moins 1923).

Recto : Joseph Lepage, Jr. (1874 – 1912), FX Lemelin (1912 – au moins 1923).

Arrière : Joseph Marceau (1874 - 1884), Louis Marceau (1884 - 1913), Alf. Emond (1913 – au moins 1923).

Les références

Rapport annuel du ministère de la Marine, diverses années.

Source : <https://www.lighthousefriends.com/light.asp?ID=1752>

1872 - 10 juillet - Acte 5417 - Vente d'un terrain par Joseph Marceau, cultivateur de St François à l'Honorable Pewter Mitchell, ministre de la marine et des pêcheries du Canada, es-qualité.

No. 3417 = 10 July 72
 Sale
 Marceau
 to
 The Honorable
 Peter Mitchell
 in general
 special agent

On this Tenth day of the month of July
 in the year of our Lord, One Thousand Eight Hundred and ~~Sixty~~ ^{seventy two}
 Before the undersigned Notaries Public, duly commissioned and sworn,
 and residing at the City of Quebec, in the Province of ~~Canada~~, personally appeared
 and were present
 Joseph Marceau of the Parish of
 St. Francois Island of Orleans in the
 County of Montmorency in the District of Quebec
 of the one part. And The Honorable Peter Mitchell of the City of Ottawa
 in the Province of Ontario, Minister of Marine & Fisheries, for
 himself and being acting as such
 to duly represented by John W. Seeger of the City of Quebec
 Esquire, Agent of the Department of Marine & Fisheries, of the
 Province of Quebec

Of the other part. Which said parties have covenanted and agreed together in
 manner following, that is to say: The said Joseph Marceau
 did declare to have granted, bargained, sold, assigned, transferred, conveyed and
 made over, and by these presents do ~~the~~ grant, bargain, sell, assign, transfer,
 convey and make over with promise of warranty against all mortgages, dowers, debts,
 claims, demands, hindrances, molestations and troubles whatsoever, unto the said
 Peter Mitchell ~~accepting hereof, that~~
 and through the Ministry of the said John W.
 Seeger, ~~that~~ all that certain piece or parcel of land
 situate lying and being in the said Parish of St. Francois
 Island of Orleans (on the South side of said Island)
 to be taken from the Land of said Island and
 bounded on front to the South in front and in rear
 and on both sides of the said Island the said lot
 of parcel of land containing the of two feet in front
 or rearward by the of two feet in depth or thickness
 together with the right of way passage and way
 all times the rough and over the said of the said Island
 for wharves or otherwise to communicate with the
 said lot of the parcel of land, upon which the said
 Marceau has constructed a wharf and
 which the said Marceau with the said John W.
 Seeger has agreed to ~~transfer~~

of the said
 Purchase

To have and to hold the said above described and sold premises with the dependencies and appurtenances thereunto belonging unto the said Ruelin to the only proper use and benefit of the said heirs and assigns for ever.

Ruelin

To the said Vendor the said ground and premises hereby sold belonging and appertaining as having been given to him by donation from the late Jean Marceau his father as declared by said Decree before Germaine Guay and following Notaries

The present Sale and Conveyance is thus made and granted for and in consideration of the price or sum of

Twelve Dollars

lawful current money of this Province of Canada. which the said Vendor truly acknowledges to have received from the said Purchaser at the time of the Execution thereof without suit.

And these presents, and we, the said Notaries, witness that the said vendor do hereby transfer and set over unto the said purchaser, all right of property, claim, title, interest, demand, seizin possession, and other right whatsoever, which he may now have or claim, or might hereafter have or claim, in to or upon the said land and premises above described and sold, or intended so to be, hereby consenting and agreeing that the said purchaser his heirs and assigns be therein and thereof put in good and lawful seizin and possession by virtue of these presents.

And for the due execution hereof, the said parties do hereby severally make election of domicile at their respective residence aforesaid; at which places, &c. Promissing, &c. Obliging, Renouncing, &c.

Thus done and executed, at the said City of Quebec, in the Office of HENRY CHARLES AUSTIN, one of us the said Notaries, on the day and year first above written, under the number *Five* thousand *four* hundred *and ten* - *sept* - *vingt* - *trois* -

In faith and testimony whereof, the said parties have to these presents set and subscribed their respective names and signatures, with us, the said Notaries, the same having been first duly read according to law. *except the said*

*Vendor who declared his inability to write signed his name
as usual made but he has himself set his mark by
a cross in presence of the said Notaries and of three other
Instruments also by which these presents having been
first read were cited in temperate in French to the
the said Notary to the said Vendor who declared he
had entered the same perfectly*

Joseph J. Marceau

*Notary
Public Department of
Marine & Fisheries
Henry C. Austin*

*Notary
A.P.*

1876 - 29 février – Acte 1049 – Vente d'un terrain par Joseph Marceau, cultivateur de St François à Sa Majesté la Reine.

Par devant le notaire public pour la Province de Québec, résidant en la cité de Québec, soussigné.

Fut présent Monsieur Joseph Marceau de la paroisse de St-François en l'Isle d'Orléans, cultivateur. Lequel, par ces présentes a reconnu et confessé au dit notaire soussigné, avoir vendu, cédé et transporté et abandonné dès ce jour et à toujours avec promesse de garantie et dépens contre toutes dettes, hypothèque, évictions et aliénation et autres troubles généralement quelconques à Sa Majesté La Reine, agissant en ces présentes par l'Honorable Albert Smith, ministre de la Marine et des Pêcheries de la Puissance du Canada, le dit Honorable Albert Smith représenté en ces présentes par John Noriah Gregory, écuyer de Québec, agent du Département de la Marine et des Pêcheries pour la Puissance du Canada, et associé agent autorisé à l'effet des présentes.

Ledit John Noriah Gregory, écuyer a ce aussi présent et acceptant pour et au nom de sa dite Majesté l'immeuble suivant savoir : un terrain et emplacement ou lot de terre situé en la paroisse de St-François en l'Isle d'Orléans en le comté de Montmorency, enclavé dans la partie de la terre du vendeur, située au Sud du chemin Royal de la contenance de soixante pieds de terre de front sur la profondeur de soixante pieds et borné par les côtés Nord-Sud. Nord-Est et Sud-Ouest par ledit vendeur, sur lequel dit terrain se trouve actuellement construit et érigé un phare pour la sûreté de la navigation.

Vend et cède en outre ledit Joseph Marceau à ladite Majesté La Reine, représentée comme susdit, son droit de passage en voiture à partir du fleuve St-Laurent jusqu'au terrain susvendu pour communication audit terrain et audit phare par le chemin de sortie dudit vendeur. Tel que le tout est actuellement, circonstances et dépendances sans exception ni réserve et dont Sa Majesté et le gouvernement de la Puissance du Canada, acquéreurs, se déclarent contents et satisfaits et disant bien connaître. L'immeuble ci-dessus appartenant audit vendeur, avec autre plus grande étendue, de laquelle est détaché le susdit terrain et passage. Pour par sa Majesté et le Gouvernement de la Puissance du Canada, acquéreurs, jouir, faire et disposer du tout ce qui est vendu ci-dessus en pleine et entière propriété, avec possession à compter de ce jour. Cette présente vente est ainsi faite et consentie à la charge par Sa Majesté et ses héritiers et ayant cause des cens et rentes et autres droits tenant lieu des droits Seigneuriaux dont ledit immeuble peut être tenu et chargé, quitte de tous arrérages jusqu'à ce jour et sujet au paiement de toutes les taxes et autres contributions publiques annuelles à compter de ce jour.

En outre pour et moyennant le prix et somme de trente piastres, courant, que ledit Joseph Marceau, vendeur, reconnaît et déclare avoir reçu de Sa Majesté la Reine, par les mains dudit John Noriah Gregory, écuyer, Procureur du dit Honorable Albert Smith, es-qualité, à vue et présence de nous dit notaire soussigné, dont en conséquence quittance générale en faveur de Sa dite Majesté et le Gouvernement de la Puissance du Canada et tous autres.

Et au moyen des présentes, ledit Sieur Joseph Marceau cède, transporte et abandonne à Sa Majesté la Reine et ses Hoirs et Successeurs tous les droits de propriété qu'il peut avoir sur le susdit immeuble, voulant et entendant que Sa dite Majesté en fasse, jouisse et dispose en pleine et entière propriété et comme bon lui semblera, et aussi que Sa dite Majesté par ses employés et ses successeurs jouisse paisiblement à toujours dudit droit de passage susdit.

Car ainsi, etc., Dont acte fait et passé en le Bureau et office de la Marine et des Pêcheries, rue Champlain, Basse-Ville de Québec, le vingt-neuvième jour de février, l'an mil huit cent soixante-seize, soue le numéro mille quarante-neuf.

Et ledit John Noriah Gregory, écuyer, es-dites qualités a signé avec nous dit notaire. Et ledit Joseph Marceau, vendeur, étant requis de signer a déclaré ne le savoir après lecture faite.

Minutier du notaire Georges Larue – Document transcrit par J.-C. Dionne

1876 - 4 mars – Acte 1053 – Vente d'un terrain par François Lemelin, cultivateur de St François à sa Majesté la Reine.

Par devant le notaire public dans et pour la Province de Québec, résidant en la cité de Québec, soussigné.

Fut présent Monsieur François Lemelin, cultivateur, demeurant en la paroisse de St-François de l'Isle d'Orléans, en le comté de Montmorency. Lequel a par ces présentes reconnu et confessé à nous dit notaire soussigné avoir vendu, cédé, transporté et abandonné dès ce jour et à toujours avec promesse et engagement de garantie et dépens contre toutes dettes, hypothèques, évictions, aliénations et autres troubles et empêchements généralement quelconques à Sa Majesté La Reine, agissant en ces présentes par l'Honorable Albert Smith, ministre de la Marine et des Pêcheries de la Puissance du Canada, représenté en ces présentes par John Noriah Gregory, écuyer de Québec, agent du Département de la Marine et des Pêcheries pour la Puissance du Canada, et aussi agent autorisé à l'effet des présentes, et aussi présent et acceptant pour et au nom de Sa dite Majesté, l'immeuble suivant, savoir : un terrain ou lot de terre situé en la paroisse de St-François, Isle d'Orléans, en le comté de Montmorency, enclavé dans la partie de la terre du vendeur, situé au pied de la côte, près du fleuve St-Laurent, contenant soixante pieds de terre de front, sur soixante pieds de profondeur, borné par les côtés Nord, Nord-Est et Sud-Ouest par le vendeur at au Sud à la haute marée, sur lequel dit terrain se trouve actuellement construit et érigé un phare pour la sûreté de la navigation.

Tel que le tout est actuellement, circonstances et dépendances sans exception ni réserve et dont Sa Majesté et le gouvernement de la Puissance du Canada, acquéreurs, se déclarent contents et satisfaits

et disant bien connaître. L'immeuble ci-dessus appartenant au dit vendeur, avec une plus grande étendue, de laquelle est détaché le susdit terrain, en vertu de bons titres authentiques.

Pour par sa Majesté et le Gouvernement de la Puissance du Canada, acquéreurs, jouir, faire et disposer du tout ce qui est vendu ci-dessus en pleine et entière propriété, avec possession à compter de ce jour.

Cette présente vente est ainsi faite et consentie à la charge par Sa Majesté et ses héritiers et ayant cause :

1^{er} des cens et rentes et autres droits tenant lieu des droits Seigneuriaux dont ledit immeuble peut être tenu et chargé, quitte de tous arrérages jusqu'à ce jour et sujet au paiement de toutes les taxes et autres contributions publiques annuelles à compter de ce jour;

2^o aussi d'enclorre le susdit terrain sur les quatre côtés à ses propres frais; tenant le dit vendeur et ses successeurs exempts et libérés de tous frais de clôture à toujours.

En outre pour et moyennant le prix et somme de vingt-cinq piastres courant, que ledit François Lemelin, susdit vendeur, reconnaît et déclare avoir reçu de Sa Majesté la Reine, par les mains dudit John Noriah Gregory, écuyer, Procureur du dit Honorable Albert Smith, es-qualité, à vue et présence de nous dit notaire soussigné, lors de l'exécution des présentes, dont en conséquence quittance générale en faveur de Sa dite Majesté et le Gouvernement de la Puissance du Canada et tous autres. Et au moyen des présentes, ledit Sieur François Lemelin cède, transporte et abandonne à Sa Majesté la Reine et ses Hoirs et Successeurs tous les droits de propriété qu'il peut avoir sur le susdit immeuble, voulant et entendant que Sa dite Majesté en fasse, jouisse et dispose en pleine et entière propriété et comme bon lui semblera à toujours.

Car ainsi, etc., Dont acte fait et passé en le Bureau et office de la Marine et des Pêcheries, rue Champlain, Basse-Ville de Québec, le quatrième jour de mars, l'an mil huit cent soixante-seize, soue le numéro mille cinquante-trois.

Et ledit John Noriah Gregory, écuyer, es-dites qualités a signé avec nous dit notaire. Et ledit François Lemelin, vendeur, étant requis de signer a déclaré ne le savoir après lecture faite.

Minutier du notaire Georges Larue – Document transcrit par J.-C. Dionne

Gardiens de phare

Recto : Joseph Lepage, Jr. (1874 – 1912).

Arrière : Joseph Marceau (1874 - 1884), Louis Marceau (1884 – 1913)

Les références

Rapport annuel du ministère de la Marine, diverses années.

Source : <https://www.lighthousefriends.com/light.asp?ID=1752>

1881 et 1891 – Recensements.

Aucune information concernant : gardien de lumière et gardien de phare.

1893 – Feux d'alignement de St-François.

Les navigateurs sont avertis que l'alignement des feux de Saint-François, près de l'extrémité est de l'île d'Orléans, guide par-dessus l'extrémité nord de West Sand, dans la Traversée Nord, avec 2 brasses d'eau, marquée d'une bouée croisée blanc et noir. Les navires d'un fort tirant qui descendent dans la Traversée Nord devront, à un demi-mile avant d'atteindre la bouée croisée, tenir le feu d'arrière à découvert sur la largeur d'une demi-voile au nord du feu d'avant et reprendre l'alignement aussitôt que la bouée est dépassée.

Gazette Officielle Canada 1867-1946 (Dominion du Canada), volume 27, numéro 2, 8 juillet 1893, page 86

1894 – Joseph Lepage, gardien du phare.

Note de J.-C. Dionne : Il agit comme témoin dans l'acte suivant : 1894 - 17 septembre – Acte 1263 – Testament de Marie Normand, institutrice, de St François. Minutier du notaire Georges Émile Larue.

1901 – Recensement.

Aucun

1908 – Fleuve St-Laurent – Ile d'Orléans – Domaine – Feux d'alignement établis.

Des phares d'alignement érigés par le gouvernement du Canada sur le "Domaine" à l'extrémité est de l'île d'Orléans, seront allumés à l'ouverture de la navigation en 1908. Les tours sont en bois, de forme carrée, avec côtés en pente, surmontées de lanternes carrées en bois, le tout peinturé en blanc. Chaque phare a 32 pieds de hauteur depuis sa base jusqu'au sommet du ventilateur sur la lanterne. Les feux sont blancs fixes catoptriques, visibles dans l'alignement et dans le chenal.

La tour antérieure repose sur la rive nord de l'île d'Orléans, $\frac{2}{3}$ de mille à l'est de la Rivière du Moulin.

Lat. N. 47° 1' 8"

Long. O. 70 49 47

Le feu est à 38 pieds au-dessus de la marque de l'eau haute, et devrait être visible à 11 milles.

La tour postérieure repose sur le sommet du coteau, à 2573 pieds S. $65\frac{1}{2}^{\circ}$ O. de la tour antérieure. Le feu est à 122 pieds au-dessus de la marque de l'eau haute, et devrait être visible à 17 milles.

Les feux en conjonction, par S. $65\frac{1}{2}^{\circ}$ O., conduisent depuis l'intersection de leur alignement avec celui des feux d'alignement du Cap Brûlé jusqu'à l'intersection de leur alignement avec celui des feux d'alignement de Ste-Anne de Beaupré.

A aux N. No. 21 (55) 24-3-08.

Gazette Officielle Canada 1867-1946 (Dominion du Canada), volume 41, numéro 43, 25 avril 1908, 2843

1908 - 13 juin – Acte 4279 – Vente d'une partie du lot de terre connu sous le numéro 170 du cadastre de St François, par Edouard Guérard, père, et Edouard Guérard, fils, cultivateurs, de St François, à l'Honorable Louis Philippe Brodeur, ministre de la marine et des pêches du Canada.

Vente et transfert. Ce treizième jour de juin de l'an de grâce mil neuf cent huit. Devant Charles Edmond Taschereau notaire public dûment commissionné et assermenté dans et pour la province de Québec, résidant et exerçant à Québec, sont venus et ont comparu : Messieurs Edouard Guérard, Sr. et Edouard Guérard, Jr, résidant tous deux à la paroisse de St-François Ile d'Orléans, dans le comté de Montmorency, fermiers, parties de la première partie, ci-après appelées les vendeurs et Sa Majesté le Roi Edouard VII agissant ici représenté et acceptant par l'Honorable Louis Philippe Brodeur, Ministre de la Marine, des Pêcheries du Canada, dûment autorisé aux fins des présentes et agissant ici par P.E. Parent, Esquire, de l'Université de Montréal. Parent, Esquire, de la ville de Québec, son mandataire dûment désigné par un acte portant la date et exécuté sous signature privée à Ottawa, le dixième jour de décembre 1907, une copie du rapport et de l'acte susmentionné dûment signés par les parties aux présentes, et par le notaire soussigné ont été joints à l'original des présentes pour référence générale, partie de la seconde partie, ci-après dénommée les acheteurs. Lesdites parties ont, par les présentes, convenu et convenu ensemble de la manière et de la forme suivantes, à savoir :

Les vendeurs ont déclaré avoir concédé, vendu, cédé, transporté et transmis comme par les présentes, ils concèdent, vendent, cèdent, transportent et transmettent par les présentes, avec garantie contre tous troubles, évictions, hypothèses, dotations, privilèges et autres empêchements quelconques aux acheteurs, présents et acceptant comme susmentionné les biens immobiliers suivants, à savoir : Toute

cette certaine parcelle ou étendue de terre et les locaux situés, se trouvant et étant sur la propriété de M. Edouard Guérard, étant une partie du lot numéro cent soixante-dix (170) du cadastre officiel de la paroisse de St-François, Île d'Orléans, comté de Montmorency, Province de Québec, qui peut être plus particulièrement décrit comme suit, c'est-à-dire : Commencant à un point situé à la distance Nord 11° 36' Est deux mille quatre cent soixante-douze pieds (2472), à partir du point où la ligne de division entre les lots cadastraux numéros 169 et 170 coupe la limite nord du chemin public, à travers le Domaine ainsi appelé, lequel point peut être trouvé en mesurant au Nord 8° 45' Est deux mille quatre cent soixante-neuf (2469) pieds le long de ladite ligne de division entre les lots numéros 169 et 170 à partir de ladite limite du chemin, et de là, à angle droit, au Sud 15' Est cent vingt-trois (123) pieds. À partir de ce point de départ, vers le Nord 8° 45' Est cinquante pieds (50ft), puis vers le Sud 81°15' Est cinquante pieds (50ft). De là, au Sud 8° 45' Ouest cinquante pieds (50ft), de là au Nord 81° 15' Ouest cinquante pieds (50ft) jusqu'au point de départ, le tout contenant une superficie de deux mille cinq cents pieds carrés (2500) entourée de tous les côtés par ledit lot cadastral 170 tel que montré coloré en rouge sur le plan ci-joint. Avec un droit de passage pour le gardien du phare et pour les fonctionnaires du phare dans le cadre des activités du phare, uniquement sur les chemins de ferme et les sentiers existants depuis la route publique jusqu'au phare ou sur les chemins de ferme ou sentiers qui peuvent être établis de temps à autre pour convenir à la culture du terrain. Comme le tout est maintenant et dont l'acheteur se déclare par la présente content et satisfait ayant une parfaite connaissance de celui-ci. L'acheteur et ses ayants droit ont le droit d'avoir, de détenir, d'utiliser, de jouir et de disposer de la propriété et des locaux cédés par les présentes comme s'ils étaient les leurs à jamais, sous réserve du paiement de toutes les taxes et de toutes les évaluations qui pourraient les affecter à l'avenir, et sont garantis libres et quittes de tous les arriérés jusqu'à ce jour.

La propriété et les locaux décrits ci-dessus appartenaient à M. Edouard Guérard, senior, en tant que légataire universel de Mss. Veuve François Deblois dit Grégoire et Mme Veuve Edouard Guérard en vertu des dispositions de leurs testaments portant date et passés devant Pierre Gosselin, notaire, le premier le quatorze août mil huit cent soixante-cinq et enregistré à Montmorency, le sixième jour du mois de juin mil huit cent quatre-vingt-un sous le n° 1071 ; et le second le jour du mois d'août mil huit cent quatre-vingt-un sous le n° 1071. 1071 ; et le second le vingt-quatre juillet mil huit cent soixante-cinq et enregistré à Montmorency le treize janvier mil huit cent quatre-vingt-dix sous le n° 2177, et ledit Edouard Guérard, fils, comme l'ayant acquis de son père Edouard Guérard, aîné, qui s'en est réservé l'usufruit en vertu d'un acte de donation portant la date et passé devant G.E. Larue, notaire, le douze février mil huit cent quatre-vingt-dix-huit et enregistré à Montmorency le quinze octobre de la même année sous le n° 3146.

La présente vente et le présent transfert sont en outre effectués pour et en considération du prix et de la somme de cinquante dollars que les vendeurs reconnaissent par les présentes avoir reçus de l'acheteur lors de l'exécution des présentes, dont le quitus.

Et en considération des stipulations ci-dessus, les vendeurs transfèrent et cèdent à l'acheteur tous leurs droits, titres, réclamations, intérêts, propriétés, saisies et possessions sur les lieux cédés par les présentes, consentant à ce que ledit acheteur soit mis en bonne possession et saisi en vertu des présentes.

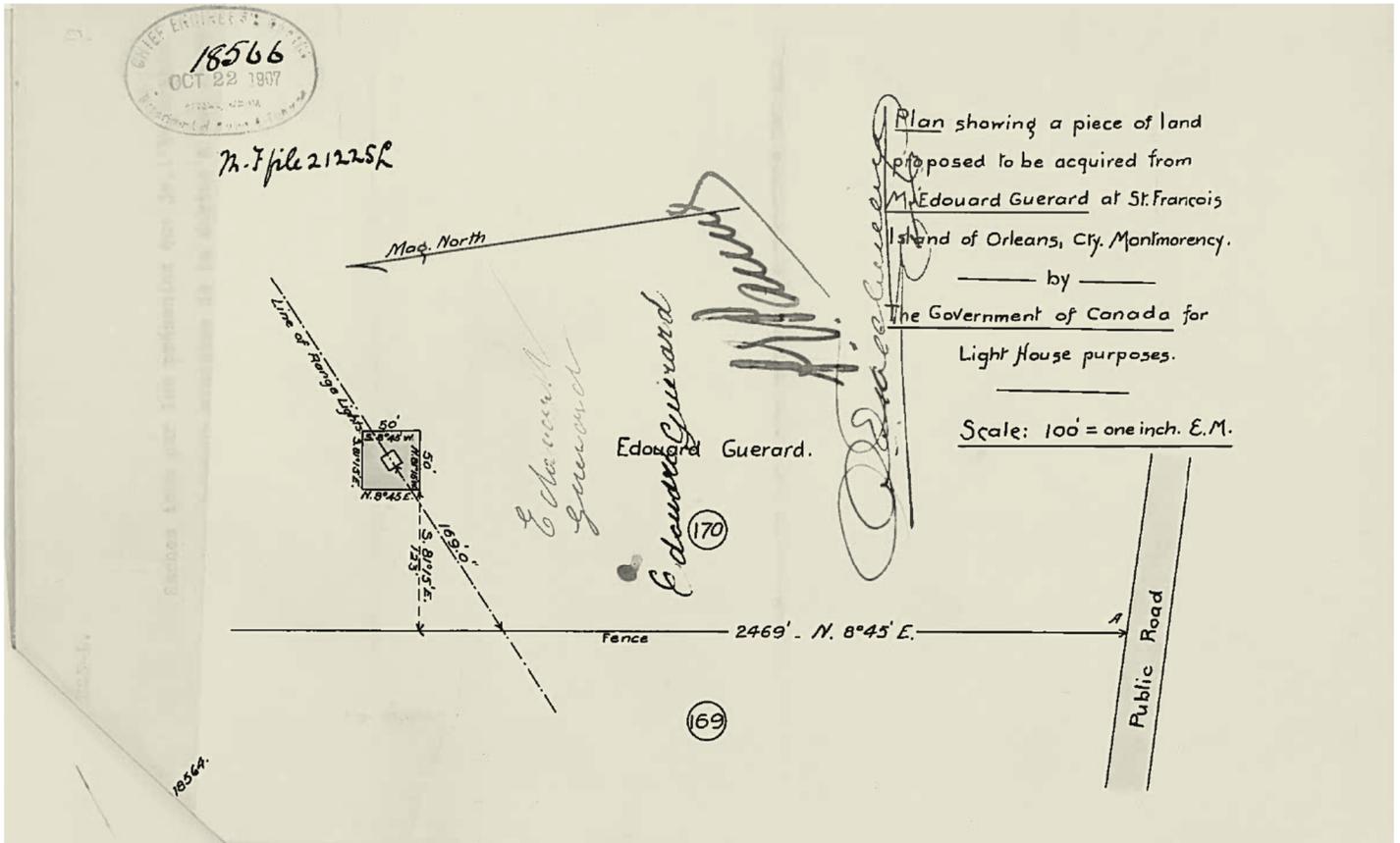
Ainsi, fait et exécuté dans ladite ville de Québec le jour et l'année indiqués ci-dessus sous le numéro quatre mille deux cent soixante-dix-neuf du procès-verbal original dudit C.E. Taschereau. En foi et

témoignage de quoi, lesdites parties ont signé avec ledit notaire, les présentes ayant été préalablement lues conformément à la loi.

having been first duly read according to law. Signed: Edouard Guerard, Edouard Guerard, P. B. Perrot, B. B. Taschereau, N. P. A true copy of the original remaining of record in my office. B. B. Taschereau, N. P.

Minutier du notaire Charles Edmond Taschereau - R. F. - Bureau d'enregistrement, Registre RB, no 4207 - Document transcrit par J.-C. Dionne.

Traduit avec www.DeepL.com/Translator (version gratuite)



.225-L.

Sachez tous par les présentes que je, l'Honorable Louis Philippe Brodeur, Ministre de la Marine & des Pêcheries du Canada, agissant aux présentes pour et au nom de Sa Majesté le Roi, ai nommé, constitué et appointé Monsieur P.E. Parent, ingénieur-résident de ce département à Québec, mon procureur dûment autorisé aux fins de signer et accepter pour moi et en mon nom un acte d'achat à être passé et consenti par Monsieur Edouard Guérard, de St-François de l'Île d'Orléans, Comté de Montmorency, Province de Québec, en faveur de Sa dite Majesté, d'un certain terrain à St-François, Comté de Montmorency, Province de Québec, requis pour la construction du phare antérieur de l'alignement de Domaine.

Et je donne à mon procureur ad hoc pouvoir plein et absolu et autorité d'accepter tous autres actes, titres et choses nécessaires aux fins du dit acte d'achat.

En foi de quoi, j'ai apposé aux présentes mon seing et le sceau du Ministère de la Marine et des Pêcheries du Canada, en la dite cité d'Ottawa, ce dixième jour de décembre 1907.

Signé devant moi, témoin,
le dixième jour
de décembre 1907.



L.P. Brodeur

John McCharles

Contresigné à

ce

190

A. Parent



PROVINCE D'ONTARIO }
Comté de Carleton. }

Je, *John de Charles*
fonctionnaire du service civil, demeurant dans la
cité d'Ottawa, Comté de Carleton, Province d'Ontario,
déclare sous serment:-

que j'étais présent le *onzième* jour
de *décembre* lorsque l'Honorable *L.P. Brodeur*

signa la procuration ci-jointe à la date mention-
née, ce qui fut fait devant moi et _____

J. Gourdeau
qui agissait également comme témoin.

Assermenté à Ottawa, Comté de Carleton,
ce *onzième* jour de *décembre*
1907, devant moi.

John de Charles

Raoul H. Gistore
Notaire Public

E. Claveron Guerin

Edouard Guérard

M. Amy

Edouard Guérard

1908 - 13 octobre – Acte 4502 – Vente d'une partie du lot de terre connu sous le numéro 122 du cadastre de St François, par François-Xavier Émond, cultivateur, de St François, à l'Honorable Louis Philippe Brodeur, ministre de la marine et des pêches du Canada.

Vente et transfert. Ce treizième jour d'octobre de l'an de grâce mil neuf cent huit. Devant Charles Edmond Taschereau, notaire public dûment commissionné et assermenté dans et pour la province de Québec, résidant et exerçant à Québec, sont venus et ont comparu : M. François-Xavier Emond, domicilié à St-François l'île d'Orléans dans le comté de Montmorency, cultivateur, partie de la première partie ci-après dénommée le vendeur, et Sa Majesté le Roi Édouard VII agissant ici représenté et acceptant par l'Honorable Louis Philippe Brodeur, Ministre de la Marine, des Pêcheries du Canada, et agissant ici par P.E. Parent, Esquire, ingénieur de la marine et des pêcheries. Parent, Esquire, ingénieur du Québec, son mandataire dûment désigné par un acte portant la date et exécuté sous signature privée à Ottawa, le dixième jour de décembre 1907, une copie du rapport et de l'acte susmentionné dûment signés par les parties aux présentes, et par le notaire soussigné ont été joints à l'original des présentes pour référence générale, partie de la seconde partie, ci-après appelée les acheteurs.

Lesdites parties ont par les présentes convenu et convenu ensemble de la manière et de la forme suivantes, à savoir : Le vendeur a déclaré avoir accordé, vendu, cédé, transporté et cédé comme par les présentes, il accorde, vend, cède, transporte et cède par les présentes, avec garantie contre tous troubles, évictions, hypothèques, privilèges et autres obstacles quelconques, à l'acheteur, présent et acceptant comme susmentionné, les biens immobiliers suivants, à savoir :

Toute cette certaine parcelle ou étendue de terre et de locaux située, se trouvant et étant sur la propriété de M. François-Xavier Emond, étant une partie du lot numéro cent vingt-deux (122) des cadastres officiels de la paroisse de St-François, Île d'Orléans, comté de Montmorency Province de Québec qui peut être plus particulièrement décrite comme suit, c'est-à-dire :

Commençant à un point de la limite entre les lots cadastraux numéros 122 et 123 distant de 475 pieds N, 8 degrés et ..5 minutes ... suivant ladite limite à partir du point où celle-ci coupe la ligne de division du Domaine du "Rang Nord", de là N. 81 degrés et 15 minutes O à angle droit avec les limites des lots 48 pieds plus ou moins jusqu'à la ligne de division entre les lots cadastraux numéros 122 et 123, de là N., le tout contenant une superficie de 2400 pieds carrés, plus ou moins, délimité au nord et au sud par le reste du lot 122, à l'est par le lot 123 et à l'ouest par le lot 121 tel qu'indiqué en rouge sur le plan ci-joint. Avec le droit de passage pour le gardien du phare et pour les fonctionnaires du phare pour les affaires du phare seulement sur les chemins de ferme et les sentiers existants de la route publique au phare ou sur les chemins de ferme ou sentiers qui peuvent être établis de temps à autre pour convenir à la culture de la terre. Le vendeur aura un droit de passage similaire sur le lot du phare d'une partie à l'autre du lot cent vingt-deux. L'acheteur se déclare par la présente satisfait de l'ensemble de ce qui précède et en a une parfaite connaissance.

L'acheteur et ses ayants droit ont le droit d'avoir, de détenir, d'utiliser, de jouir et de disposer de la propriété et des locaux cédés par les présentes comme s'ils étaient les leurs à jamais, sous réserve du paiement de toutes les taxes et de toutes les évaluations qui pourraient les affecter à l'avenir, garantis libres et quittes de toute évaluation qui pourrait les affecter à l'avenir, garantis libres et quittes de toute évaluation jusqu'à ce jour.

La propriété et les locaux décrits ci-dessus et cédés par les présentes appartenaient au vendeur qui les a acquis d'Alfred Edmond en vertu des dispositions d'un acte de vente et de cession passé devant

Georges Larue, notaire, le quatre octobre mil neuf cent trois et qui sera enregistré avec la copie des présentes.

Les présentes vente et cession sont en outre faites pour et en considération du prix et de la somme de cinquante dollars que le vendeur reconnaît par les présentes avoir reçu de l'acheteur à l'exécution des présentes, dont quitus. Et en considération des stipulations ci-dessus, le vendeur transfère et cède à l'acheteur tous ses droits, titres, réclamations, intérêts, propriétés, saisies et possessions sur les lieux cédés par les présentes, consentant à ce que ledit acheteur soit mis en possession et en saisie légitimes en vertu des présentes.

Ainsi, fait et exécuté à Québec. Le jour et l'année indiqués ci-dessus sous le numéro quatre mille cinq cent deux du procès-verbal original dudit C.E. Taschereau. En foi et témoignage de quoi, les parties ont signé avec ledit notaire les présentes ayant été préalablement lues conformément à la loi.

been first duly read according to law - Signed - Charles Edmond P. E. Parent -
 A true copy of the original remaining of record - - - - - C. E. Taschereau N. P.
 in my office - - - - - C. E. Taschereau - N. P. - - - - -

Minutier du notaire Charles Edmond Taschereau – R. F. - Bureau d'enregistrement, Registre RB, no 4207 – Document transcrit par J.-C. Dionne.

Traduit avec www.DeepL.com/Translator (version gratuite)

225 1/2-L.

Sachez tous par les présentes que je, l'Honorable Louis Philippe Brodeur, Ministre de la Marine & des Pêcheries du Canada, agissant aux présentes pour et au nom de Sa Majesté le Roi, ai nommé, appointé et constitué Monsieur P.E. Parent, ingénieur-résident de ce département à Québec, mon procureur dûment autorisé aux fins de signer et accepter pour moi et en mon nom un acte d'achat à être passé et consenti par Monsieur Xavier Emond, de St-François de l'Île d'Orléans, Comté de Montmorency, Province de Québec, en faveur de Sa dite Majesté, d'un certain terrain à St-François, Comté de Montmorency, Province de Québec, requis pour la construction du phare postérieur de l'alignement de Domaine.

Et je donne à mon procureur ad hoc pouvoir plein et absolu et autorité d'accepter tous autres actes, titres et choses nécessaires aux fins du dit acte d'achat.

En foi de quoi, j'ai apposé aux présentes mon seing et le sceau du Ministère de la Marine & des Pêcheries du Canada, en la dite cité d'Ottawa, ce dixième jour de décembre 1907.

Signé devant moi, témoin
le dixième jour
de décembre 1907.

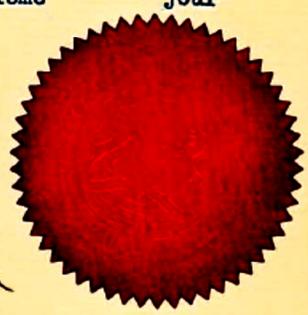
L.P. Brodeur

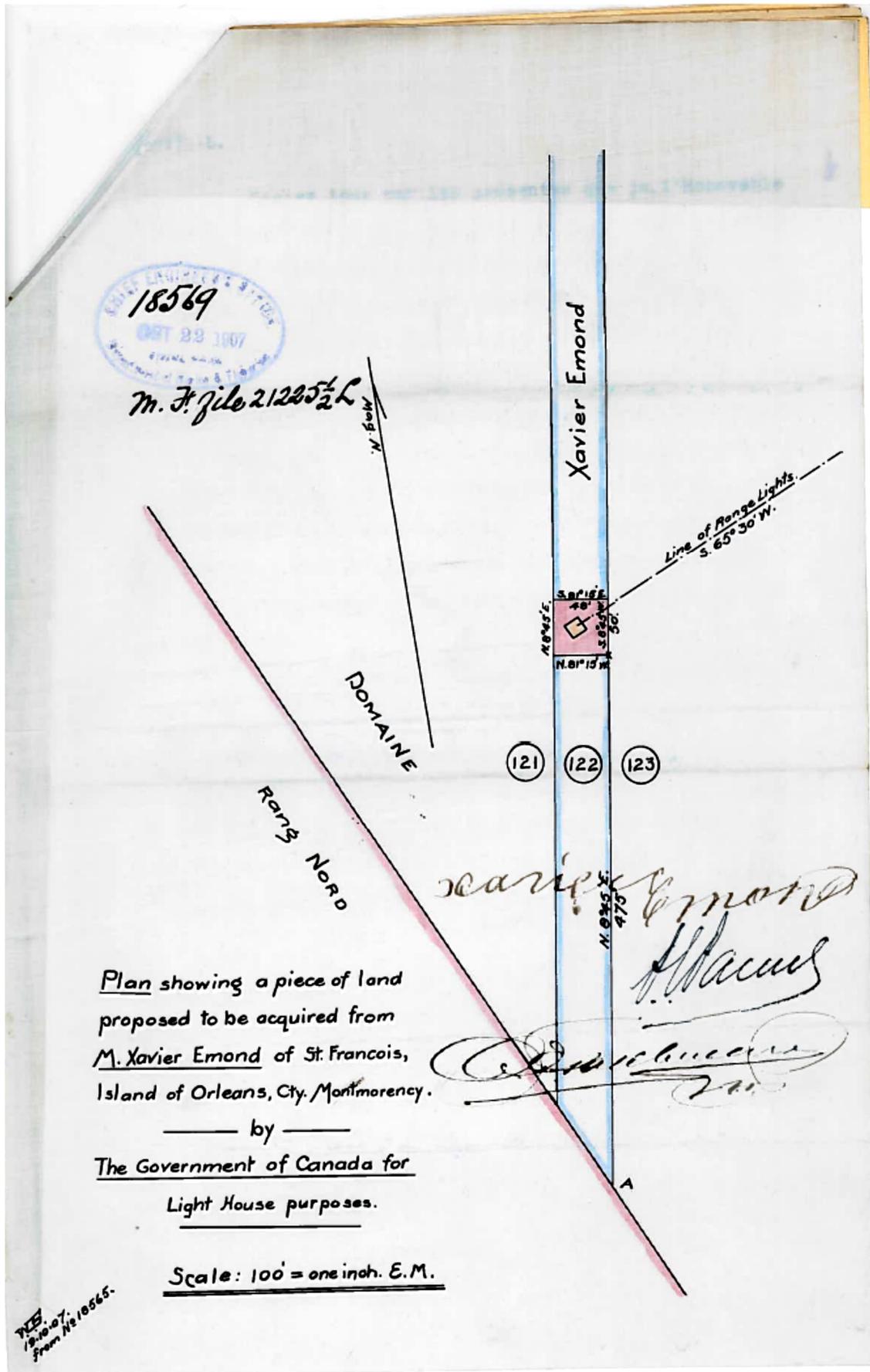
John McCharles

Contresigné à ce 190

Xavier Emond

Edmond... Hauss





PROVINCE D'ONTARIO)
Comté de Carleton.)

Je, *John McCharles*

fonctionnaire du service civil, demeurant dans la
cité d'Ottawa, Comté de Carleton, Province d'Ontario,
déclare sous serment:-

Que j'étais présent le *onzième* jour
de décembre lorsque l'Honorable *L. P. Brodeur*

signa la procuration ci-jointe à la date men-
tionnée, ce qui fut fait devant moi et

J. Courdeau

qui agissait également comme témoin.

Assermenté à Ottawa, Comté de Carleton,
ce *onzième* jour de *décembre*
190*7*, devant moi.

John McCharles

Auguste P. Poirer
Notaire Public

Carlier Emond

Alain Poirer

Edouard Poirer

Phare du champ de tir du Domaine



En 1907, l'avis aux navigateurs suivant annonçait l'établissement d'une nouvelle paire de phares d'alignement à l'extrémité nord-est de l'île d'Orléans :

Les phares d'alignement érigés par le gouvernement du Canada sur le "Domaine", à l'extrémité est de l'île d'Orléans, seront mis en service à l'ouverture de la navigation en 1908. Les tours des phares sont des structures en bois, de plan carré, avec des côtés inclinés, surmontées de lanternes carrées en bois, le tout peint en blanc. Chaque phare a une hauteur de 32 pieds de sa base au sommet du ventilateur de la lanterne. Les feux sont des feux catoptriques fixes blancs, visibles dans la ligne de tir et dans le chenal.

La tour avant se dresse sur la rive nord de l'île d'Orléans, à deux cinquièmes de mille à l'est de la Rivière du Moulin. Le feu est élevé à 38 pieds au-dessus de la laisse de haute mer et est visible à 11 milles.

La tour arrière se trouve sur la crête de la colline, à 2 573 pieds S. 65 ½° W. de la tour avant. Le feu est élevé à 122 pieds au-dessus de la laisse de haute mer et devrait être visible à 17 milles.

Les feux d'un seul tenant, orientés S. 65 ½° O., vont de l'intersection de leur alignement avec celui des feux du Cap Brulé à l'intersection de leur alignement avec celui des feux de Ste-Anne-de-Beaupré.

La main-d'œuvre de Day, sous la supervision de l'agence du Québec, a érigé les tours d'alignement au coût de 1 713,40 \$. Le 30 mai 1908, Edouard Guérard est nommé gardien du feu avant et Xavier Emond est nommé gardien du feu arrière, tous deux au salaire annuel de 80 \$.

Vers 1957, des tours carrées et squelettiques remplacent les tours de bois utilisées pour le Domaine Range. La nouvelle tour avant avait une marque de jour blanche, en forme de losange et à lattes, et la

tour arrière une marque de jour blanche, en forme de carré et à lattes. Les listes de lumières montrent que le champ de tir Domaine était actif jusqu'en 2011, mais le champ de tir n'est plus actif maintenant.

Gardiens :

Avant : Edouard Guérard (1908 - 1911), Napoléon Gagnon (1912 - au moins 1923).

Arrière : Xavier Emond (1908 - 1920), P. Emond (1920 - au moins 1923).

Traduit avec www.DeepL.com/Translator (version gratuite)

https://www.lighthousefriends.com/light.asp?ID=2383&fbclid=IwAR1EPB06ABn7hl_B2wF3MRwCjBPRtLuJ9Q5ZPGrn7HPoFN_xDx16dyeXuuA

Note de J.-C. Dionne : Aucun P. Emond dans le recensement Canada de 1921. On y retrouve Odilon Emond, 49 ans, marchand, et Alfred Emond 48 ans, cultivateur.

Alf. Emond (1913 – au moins 1923).

Les références

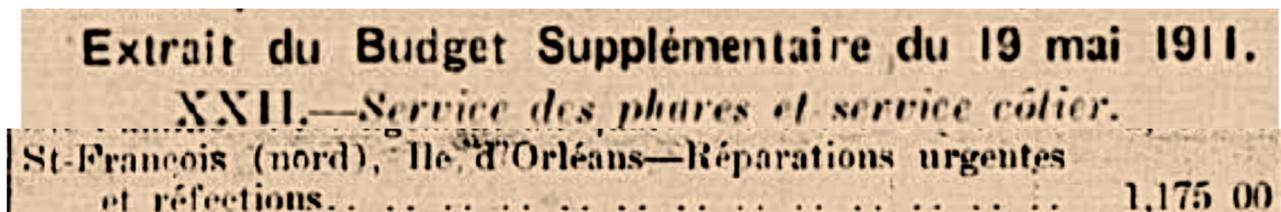
Rapport annuel du ministère de la Marine, diverses années.

Source : <https://www.lighthousefriends.com/light.asp?ID=1752>

1911 – Recensement.

Xavier Emond, 69 ans, cultivateur et gardien de phare.

Edouard Guérard, 39 ans, cultivateur et gardien de phare



Extrait du Budget Supplémentaire du 19 mai 1911.	
XXII.—Service des phares et service côtier.	
St-François (nord), Ile d'Orléans—Réparations urgentes et réfections.	1,175 00

La Vigie, 27 mai 1911

Recto : FX Lemelin (1912 - au moins 1923)

Arrière : Alf. Emond (1913 – au moins 1923)

Les références

Rapport annuel du ministère de la Marine, diverses années.

Source : <https://www.lighthousefriends.com/light.asp?ID=1752>

1921 – Recensement.

Napoléon Gagnon, 44 ans, cultivateur et moulin à farine.

Aucun des Lemelin est indiqué comme gardien de phare dans le recensement.

1924 – M. Lemelin, gardien du phare.

M. A.-J. Doucet apprend du ministre de la marine que M. Lemelin, gardien du phare de Saint-François, Ile d'Orléans, a été congédié, par un arrêté ministériel, M. H.-E. Lavigueur, M.P., ayant portée une accusation à cet effet.

Le Devoir, 4 avril 1924

M. A.-J. Doucet apprend du ministre de la marine que M. Lemelin, gardien du phare de St-François, Ile d'Orléans, a été congédié, par un arrêté ministériel du 22 décembre 1923, pour cause de partisanerie politique. M. H.-E. Lavigueur, M.P. ayant porté une accusation à cet effet.

La Presse, 4 avril 1924

1944 – Dommages au phare.

Première tempête

Québec et le district subissent aujourd'hui leur première tempête de la saison d'hiver. Un fort vent souffle sur la ville depuis la nuit dernière et la neige «poudre» sur la région, comme aux pires jours de l'hiver.

Le Soleil, 30 novembre 1944

Après 35 heures l'éclairage redevient normal à Québec. – L'ouragan a causé de gros dommages.

D'autres détails nous sont parvenus hier sur les dégâts causé jeudi par la tempête. C'est ainsi qu'à St-François de l'Ile d'Orléans le quai a été emporté; ce quai était surmonté d'un phare et d'une maisonnette qui ont été également démolis.

L'Action Catholique, 2 décembre 1944

Randonnée sur le fleuve au milieu de la tempête.

St-Laurent, I.O., 5 (Par téléphone) Au plus fort de la tempête, jeudi après-midi, M. Joseph Lachance, navigateur de l'Ile-aux-Canots, et ses deux fils, Noël et Eucher, parcoururent la distance séparant St-François de l'Ile d'Orléans de Ste-Pétronille à bord d'un yacht de 25 pieds. Ce n'est que grâce à son courage et à son expérience de la mer que M. Lachance réussit à sortir d'une situation qui en maintes circonstances semblait désespérée. Parti de l'Ile-aux-Canots jeudi matin pour aller conduire des chasseurs au quai de St-François, M. Lachance, sur le point de retourner, vit venir la tempête et décida de rester à l'abri. Vers la fin de l'après-midi, alors que la tempête atteignait son point culminant, M Lachance entendit des grondements sourds et constata que le quai se désagrégeait sous la poussée du vent et de la mer montante. Quelques instants plus tard, le phare installé au bout du quai s'abattait dans la mer. Sans perdre une minute, le capitaine donna ordre à ses fils de

couper les câbles et, par une mer démontée, l'embarcation prit le large. Quelques minutes plus tard, un cordage s'enroulait dans l'hélice et le moteur cessait de fonctionner. Incapable de se diriger, les marins faillirent aller se jeter sur les récifs. Ne perdant pas son sang-froid, le capitaine Lachance fabriqua une voile de toile de quelques pieds et, ainsi équipé, le yacht gagna le chenal. L'eau en s'abattant sur les ponts gelait immédiatement alourdissant l'embarcation qui à tout moment menaçait de prendre fond. Incapable de se réfugier au quai de St-Jean, étant donné la violence du vent et du courant montant, le capitaine Lachance crut qu'il pourrait atteindre Saint-Laurent, à 5 ou 6 mille en amont. Il faisait déjà nuit et impossible d'apercevoir une seule lumière. A St-Laurent, M. Xavier Lachance, constructeur de yachts, frère de M. Joseph Lachance, ayant appris de St-François que son frère et ses neveux se trouvaient sur la mer, installa des phares spéciaux à l'aide d'accumulateurs (l'électricité manquait partout), afin de permettre aux marins de se trouver un point de repère. Du fleuve, au milieu de la poudrerie, les navigateurs n'aperçurent rien. Au début de la soirée, exténués et transis de froid, les trois hommes réussirent à atteindre Sainte-Pétronille. Ils avaient parcouru une distance de 21 milles environ au milieu des éléments déchaînés. Plusieurs en auraient eu assez de la mer. Cependant vers 10 heures, alors que le vent soufflait de l'ouest et que la mer baissait, l'ordre du départ fut donné et l'on descendit le fleuve jusqu'au quai de St-Laurent. A 11 heures, les trois hommes allaient se réfugier pour la nuit chez M. Xavier Lachance. Dès le lendemain, ils repartaient pour l'Île-aux-Canots.

M. Lachance avait construit lui-même l'embarcation qu'il dirigea ainsi au milieu de la tempête. L'exploit que lui et ses fils viennent d'accomplir est certainement tout à l'honneur de la famille des Lachance où le nombre des marins d'expérience ne se compte plus.

L'Action Catholique, mardi 5 décembre 1944

2003 - 12 septembre – Île d'Orléans Municipality Lighthouses.

Arrière du champ de tir de la Pointe Argentenay

Date inconnue. Actif ; plan focal de 64 m (210 ft) ; lumière blanche continue visible uniquement sur la ligne du champ de tir. Tour pyramidale carrée squelettique de 35,5 m (116 ft). Google propose une vue de la rue et une vue satellite. Ce champ de tir guide les navires en amont vers Québec. Le feu avant est sur une petite tour squelettique. Situé au large du Chemin Royal sur la côte nord-est de l'île. Site et tour fermés (propriété privée), mais le feu est facilement visible de la route.

Traduit avec www.DeepL.com/Translator (version gratuite)

Pointe Argentenay Range Rear

CCG 1910.6; Admiralty H2267.1; NGA 3802.

Le Phare de St Jean

Saint-Jean-de-l'Île-d'Orléans est située sur la rive sud-est de l'île d'Orléans et était autrefois connue pour abriter des pilotes fluviaux qui guidaient les navires dans le dangereux chenal de navigation du Saint-Laurent. La colonie, dont la devise est « la terre et la mer l'ont façonnée », est également connue pour son agriculture, les pommes de terre et les fraises étant parmi les principales cultures.

Un phare a été érigé sur le quai de Saint-Jean en 1873 et mis en service le 1er mai 1874. La tour carrée en bois mesurait vingt-trois pieds de haut, coûtait 3 112 \$ et affichait un éclair blanc toutes les trente secondes d'un appareil d'éclairage catoptrique composé de deux lampes montées dans des réflecteurs de vingt et un pouces. Au cours de sa première année d'exploitation, la tour a été équipée d'un paratonnerre et a été surélevée de quatre pieds pour la protéger de la banquise. À l'automne 1875, des tempêtes ont causé d'importants dommages au quai, mettant en péril le phare et obligeant le ministère de la Marine à aider à réparer le débarcadère pour protéger l'aide à la navigation.

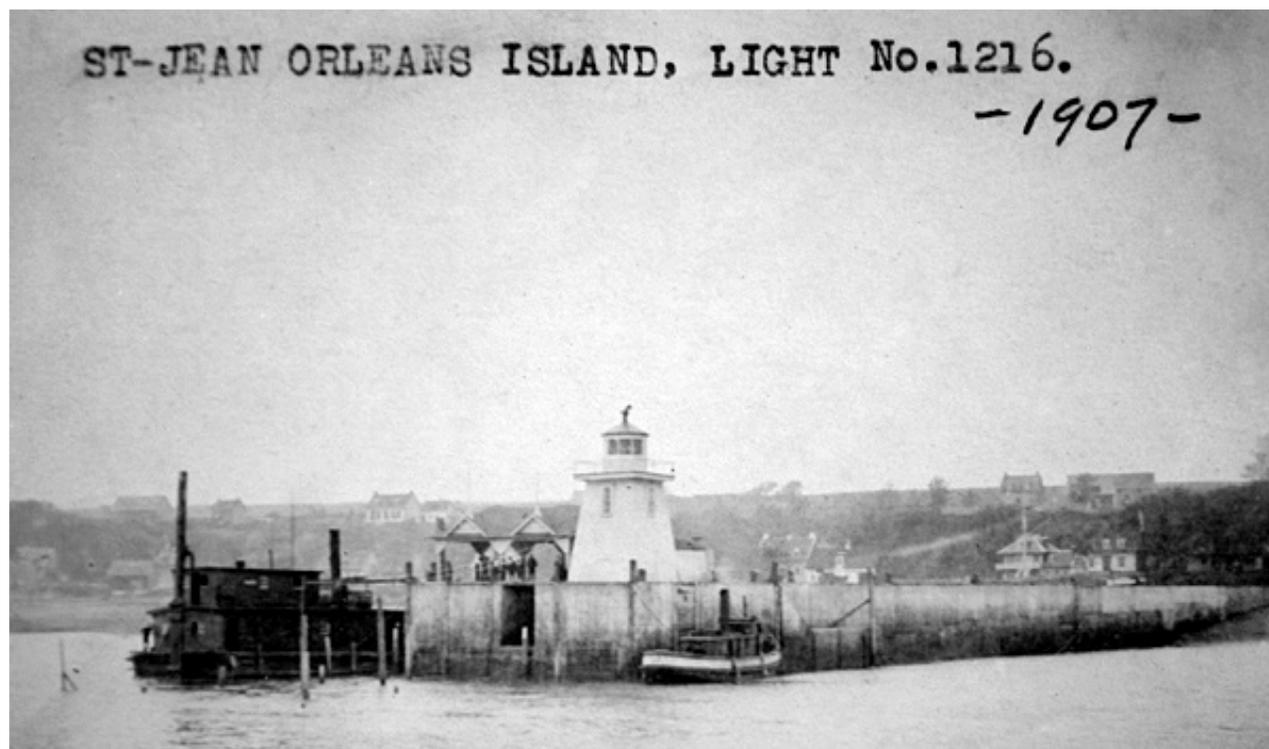
Le 11 janvier 1877, William Barbour, ingénieur inspecteur du ministère de la Marine à Québec, rend compte d'une visite au phare de Saint-Jean à son supérieur : « Conformément à vos ordres, je suis descendu au phare de Saint-Jean, j'ai pris l'engrenage tournant vers le bas, et l'a envoyé jusqu'à M. E Chanteloup, Montréal. Cet engrenage n'a jamais bien fonctionné, et nécessitera d'être entièrement révisé et remis en bon état de fonctionnement, de manière à faire un tour complet toutes les minutes, et un flash toutes les trente secondes. Le 5 mars 1877, Barbour retourna à Saint-Jean pour installer et régler l'engrenage tournant, qui fonctionnait désormais en parfait état.

En 1908, le phare de Saint-Jean a été déplacé dans une salle carrée en bois avec lanterne construite au sommet du nouveau hangar à marchandises à l'extrémité du quai récemment agrandi. Dans sa nouvelle position, le feu se trouvait à trente-quatre pieds au-dessus de la ligne des hautes eaux et était visible à onze milles de tous les points d'approche par l'eau. Ce nouveau phare a été décrit comme une lanterne rouge, carrée, en bois, sur le toit brun en croupe d'un bâtiment jaune rectangulaire.

Une tour squelettique a remplacé la lumière au sommet du hangar à marchandises en 1969.

Gardiens : Joseph Langlois (1874), Charles Langlois (1875 – 1896), Louis Lachance (1896 – 1909), Théophile Pouliot (1909 – 1912), Alf. Laverdière (1912 – 1925).

Les références : Rapport annuel du ministère de la Marine, diverses années.



Phare de Saint-Jean en 1907, juste avant l'agrandissement de la jetée et l'érection du nouveau phare
Photographie gracieuseté de Bibliothèque et Archives Canada



Deuxième phare de Saint-Jean
Photographie avec l'aimable autorisation de Michel Forand

Source : <https://www.lighthousefriends.com/light.asp?ID=1752>

1873 – Subvention.

Débats parlementaires, Ottawa, 26 avril

Dans la province de Québec cette somme a été employée comme suit : Phare au port St-Jean, Isle d'Orléans, \$2,600

Gazette de Sorel, 3 mai 1873

1874 – Installation du phare.

SAINT-JEAN (ILE D'ORLÉANS),

Dans le comté de Montmorency. Sur le côté sud-est de l'île.

Au cours de la session de 1883, un nouveau crédit de \$6,000 fut voté pour acheter un quai construit par la municipalité il y a vingt-cinq ans et sur lequel le ministère de la marine et des pêcheries a fait placer un phare en 1874. L'achat n'était pas encore terminé à la fin de l'exercice. Déboursés, \$60.55. Dépense totale depuis la confédération, \$531.48.

1886 - Documents de la Session (No. 3) 49 Victoria, p.Lxxxvii

1875 – Charles Langlois, gardien du phare.

3 octobre – Acte 938 – Vente d'un emplacement par Pierre Coulombe, rentier, de St Jean, à Charles Langlois, gardien du phare, du même lieu.

Minutier du notaire George Larue

1878 – Rapport annuel du département de la marine et pêcheries, Ottawa.

233

STATEMENT of Expenditure on account of Maintenance of Lights below Quebec, etc.—Continued.

		<i>St. John's Point.</i>		
C. Langlois.....	12 months' salary as Light-keeper.....	\$296	24	
do	Superannuation tax	3	76	
				300 00
C. Lachance... ..	Contract for repairs to Lighthouse.....			22 00
C. Langlois.....	Fuel, 1877-78.....			16 00
S. J. Shaw & Co	Tools.....			5 65
J. Vaudry.....	Cloth and leather.....			1 50
				345 15

1878 – Charles Langlois, gardien du phare.

3 février – Acte 1419 – Vente d'un emplacement par Paul Blouin, ancien pilote et rentier de St Jean, à Charles Langlois, gardien du phare, du même lieu.

Minutier du notaire George Larue

1879 – Charles Langlois, gardien du phare.

23 avril – Acte 1829 – Quittance par Mélina Blouin, de St-Jean, à Charles Langlois, gardien de lumière de St-Jean.

Minutier du notaire Joseph- A, Verville

1881 – Charles Langlois (27 ans), gardien du phare.

Recensement 1881

1881 – Charles Langlois, gardien de lumière.

21 mars – Acte 2386 – Obligation, d'une somme de cent piastres courant portant intérêt à six par cent, par Charles Langlois, gardien de lumière du gouvernement fédéral, résidant à St Jean, à Hubert Bernard, marchand, du même lieu.

Minutier du notaire Joseph A. Verville

24 mars – Acte 2393 – Renouvellement d'enregistrement du lot No 152 appartenant à Charles Langlois, gardien du phare, de St Jean, par Paul Blouin, ancien pilote et rentier du même lieu.

Minutier du notaire Joseph A. Verville

2 juin – Acte 2510 – Renouvellement d'enregistrement du lot No 135 appartenant à Charles Langlois, gardien du phare, de St Jean, par Dame Eulalie Boissoneau dit St Onge, veuve de feu Jean-Baptiste Fortier, junior, de son vivant cultivateur, du même lieu.

Minutier du notaire Joseph A. Verville

6 septembre – Acte 2599 – Vente d'un emplacement (lot 152) avec toutes les bâtisses dessus construites, par Charles Langlois, gardien de phare, de St Jean, à Nazaire Delisle, pilote, du même lieu.

Minutier du notaire Joseph A. Verville

1882 – Lumière du quai.

Lumière

La lumière du quai de St-Jean, Ile d'Orléans est changée, et sera fixe et blanche désormais.

Le Courrier du Canada, 1 mai 1882

1882 – Charles Langlois, gardien de lumière.

30 juillet – Acte 2788 – Vente d'un emplacement (lot No 135) avec la maison et le hangar dessus construits, par Charles Langlois, gardien de phare, de St Jean, à Wenceslas Turcotte, entrepreneur menuisier, du même lieu

Minutier du notaire Joseph A. Verville

25 septembre – Acte 2805 – Quittance finale, d'une somme de deux cents piastres courant plus les intérêts, par Dame Eulalie Boissonneau dite St Onge, de St Jean, veuve de feu Jean-Baptiste Fortier, de son vivant cultivateur, du même lieu, à Charles Langlois, gardien de phare, du même lieu.

Minutier du notaire Joseph A. Verville

1883 – Rapport annuel du département de la marine et des pêcheries Ottawa.

41

STATEMENT of Expenditure on account of Maintenance of Lights below Quebec, etc.--Continued.

		<i>Point St. John.</i>		
Chas. Langlois.....	12 months salary as Light-keeper.....	\$	296 24	
do	do superannuation tax.....		3 76	
				300 00
do	Fuel, 1882-83, \$16 ; repairing tower, \$12 ; and cartage, \$3.....			31 00
S. Peters.....	Lumber.....			25 00
J. Hamel et frères.....	Glass cloth.....			2 49
J & W. Reid.....	Tarred felt.....			1 72
Beudet & Chinic.....	Nails.....			0 56
				360 77

XVI.—TRAVAUX PUBLICS—IMPUTABLE SUR LE REVENU—Suite.

N° du crédit.	Détails.	A voter de nouveau.	Crédit de 1884-85.	Total à voter pour 1885-86.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
	PORTS ET RIVIÈRES.			

Saint-Jean d'Orléans—Pour protéger le phare 3,000 00

1885 - Documents de la Session (No. 5) 48 Victoria, p.55

1891 – Charles Langlois (39 ans).

Recensement 1891

1892 – Charles Langlois.

4 mai – Acte 905 – Bail, d'une durée de cinq mois de deux appartements de la partie ouest de sa maison située près du quai de St Jean, par Charles Langlois, gardien du phare de St Jean, à Albert Ginchereau, bijoutier, du même lieu.

Minutier du notaire Georges Émile Larue

23 mai – Acte – 5095 – Testament de Charles Langlois, gardien de phare, de St Jean.

Minutier du notaire Elzéar-Hubert Tremblay – R. F. – Bureau d'enregistrement, Registre RB, no 6325

23 mai – Acte – 5096 – Testament de Dame Salomé Pouliot, épouse de Charles Langlois, gardien de phare, de St Jean.

Minutier du notaire Elzéar-Hubert Tremblay

1893 – Charles Langlois.

25 novembre – Acte 295 – Obligation, d'une somme de cent dix-sept piastres et quarante-trois centins, par Charles Langlois, gardien du phare de St Jean, à Louis Mercier, épiciier, de Québec.

Minutier du notaire Pierre Bouffard

1895 – Charles Langlois.

15 janvier – Acte 1324 – Vente à réméré, d'un emplacement (Lot No 165) avec la maison et autres bâtisses dessus construites, par Charles Langlois, gardien de phare, de St Jean, à Jean Delisle, capitaine au long cours, du même lieu.

Minutier du notaire Georges Émile Larue

15 janvier – Acte 1325 – Quittance, d'une somme de cent dix-sept piastres et quarante-trois centins, par Louis Mercier, épiciier, de la ville de Québec, à Charles Langlois, gardien de phare, de St Jean.

Minutier du notaire Georges Émile Larue

16 janvier – Acte 1326 – Quittance, d'une somme de trois cent cinquante piastres courant, par Joseph Pouliot, senior (No1) ancien pilote, de St Jean, Charles Langlois, gardien de phare, du même lieu.

Minutier du notaire Georges Émile Larue

17 juillet – Acte 1396 – Vente, de divers meubles, mobilier de maison et une vache, par Charles Langlois, gardien de phare, de St Jean, à Louis Mercier, marchand épiciier, de la ville de Québec.

Minutier du notaire Georges Émile Larue

1896 – Louis Pepin dit Lachance, gardien de phare.

8 novembre - Acte 1542 – Cession de banc par Moïse Pouliot, pilote et marguillier en exercice de la paroisse de St Jean, à Louis Pepin dit Lachance, junior, navigateur et gardien de phare.

Minutier du notaire Georges Émile Larue

1897 – Louis Pepin dit Lachance, fils, gardien de phare.

8 juillet – Acte 1626 – Vente, de tous les droits sur la propriété de l'aqueduc établi par eux en le premier rang appelé village de St Michel de Bellechasse, par Louis Pepin dit Lachance, père, navigateur, de St Jean, et Louis Pepin dit Lachance, fils, gardien de phare, du même lieu, es qualité de procureur, à Joseph Roberge, ferblantier-plombier, de St Michel de Bellechasse.

Minutier du notaire Georges Émile Larue

1901 – Louis Lachance (45 ans) gardien de phare.

Recensement 1901

AVIS AUX NAVIGATEURS.
No. 122 de 1907.
(Avis de l'Atlantique No. 69.)

Tous les relèvements, à moins d'avis contraire, sont magnétiques et sont donnés venant de la mer, les milles sont des milles marins, les hauteurs sont au-dessus des hautes eaux, et toutes les profondeurs sont à l'eau basse moyenne.

QUÉBEC.

(318) FLEUVE SAINT-LAURENT — ÎLE D'ORLÉANS — ST. JEAN — FEU AMÉLIORÉ.

Le feu montré du phare sur le quai à St-Jean, côté nord de l'île d'Orléans, fleuve Saint-Laurent, a été amélioré par la substitution d'un appareil lumineux dioptrique de quatrième ordre à l'appareil catoptrique jusqu'à présent employé. Le feu est blanc fixe, et devrait être visible à 10 milles de tous les points d'approche par eau. Le luminaire est de la vapeur de pétrole brûlée dans un manteau incandescent.

A. aux N. No 122 (318) 18-11-7.

Gazette Officielle Canada 1867-1946 (Dominion du Canada), volume 41, numéro 24, 14 décembre 1907, 1562

Nouvelles maritimes

Les navigateurs du St-Laurent viennent d'être informés que la lumière du phare de St-Jean de l'île d'Orléans, a été doublée, de façon à ce qu'elle puisse être aperçue à dix milles de distance. L'illumination du phare se fait au moyen de vapeurs de pétrole dans une enveloppe incandescente.

La Presse, 18 décembre 1907

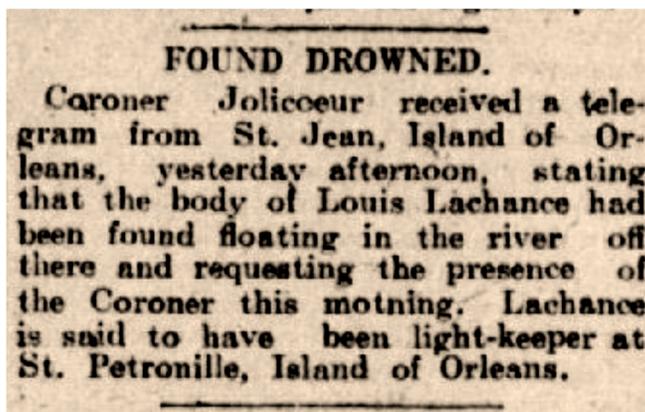
1909 – Nouvelle lumière.

«Le Montcalm» à l'Île

Le «Montcalm» est descendu à dix heures-trente ce matin, à Saint-Jean Ile d'Orléans, pour conduire à cet endroit des matériaux nécessaires au complètement de l'installation d'une nouvelle lumière sur le quai de cette paroisse insulaire. Il est revenu cet après-midi.

Le Soleil, 31 mars 1909

1909 - mai – Noyade de Louis Lachance, gardien du phare de St-Jean.



The Quebec Chronicle, 11 mai 1909

Note de J.-C. Dionne : rien à ce sujet dans *Le Soleil* du 1 au 6 mai.

Nom : Lachance

Prénom : Louis

Profession - métier : Gardien du phare

Lieu de résidence : Saint-Jean (Paroisse : Saint-Jean, L'Île-d'Orléans, Québec). Variante de nom : Saint-Jean-Baptiste

Âge : 53 ans

Parents :

Date de décès / découverte du corps : 1909-05-09

Date de l'enquête : 1909-05-12

Lieu de l'enquête : Saint-Jean (Paroisse : Saint-Jean, L'Île-d'Orléans, Québec). Variante de nom : Saint-Jean-Baptiste

coroner : G.-Will. Jolicoeur

Cause ou circonstances du décès - verdict du coroner : Noyé accidentellement

Présence de témoignages :

Remarques :

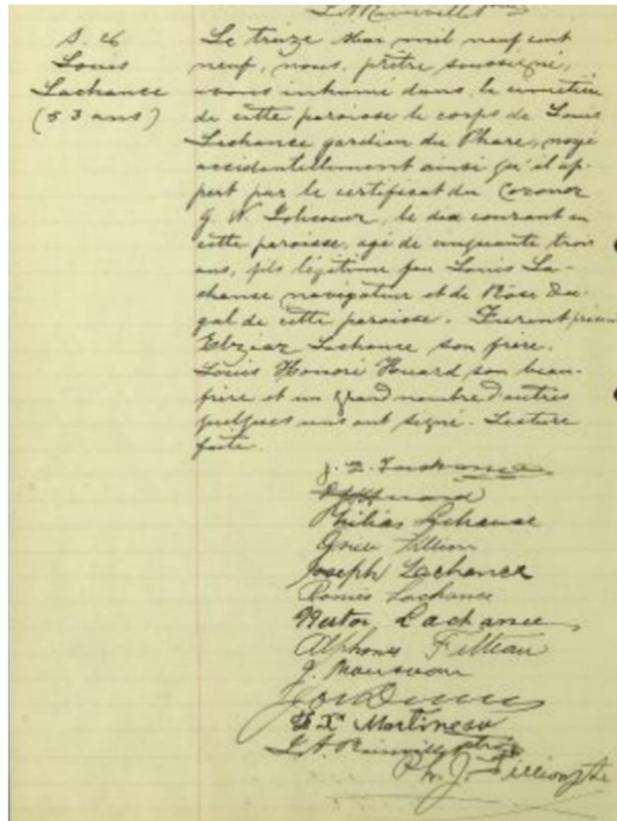
Langue des documents : Français

District judiciaire : Québec

Source : BAnQ Québec, TL31,S26SS1 (1960-01-353/2334 ou TP12,S1,SS26,SSS1 (1960-01-353/2334), Fonds Cour des sessions générales de la paix du district de Québec ou Cour des sessions de la paix, district de Québec

Numéro de dossier : 31

Inhumation le 13 mai 1909, de Louis Lachance



Registre de la paroisse St-Jean

1909 – Louis Lachance, fils (décédé le 9 mai 1909).

14 juin – Acte 3231 – Déclaration de Philéas Lachance, pilote de St Jean, concernant le décès de Louis Lachance, fils, gardien du phare de St Jean, survenu le 9 mai dernier.

Minutier du notaire Joseph Louis Savard

1912 – Narcisse Roberge, assistant-gardien, depuis le 28 avril.

Son témoignage lors de l'enquête de l'échouement du Royal George à St-Laurent

M. Narcisse Roberge, assistant-gardien de la lumière de St-Jean, lui succède dans la boîte.

Le témoin dit qu'il a vu passer le «Royal Québec» après être retourné chez lui, venant du phare où il était allé allumer la lumière à 4h35. Il a remarqué que le paquebot passait plus près de la rive nord que de coutume, mais n'est pas certain si c'est à 300 pieds; il ne peut dire la distance exactement. Le soir de l'accident, le témoin n'a pas pu voir la lumière de St-Laurent parce qu'il y avait une brume. Le témoin dit qu'il est assistant-gardien depuis le 28 avril dernier.

Il ne se souvient pas avoir vu passer d'autre steamer, ce jour-là ; ne peut dire aussi s'il en a vu le jour précédent, ni le jour suivant. Il a vu la lumière de Bellechasse, quand il s'est rendu pour allumer celle de St-Jean, à une distance de 6 à 8 milles. Le témoin ne peut dire

non plus quelle largeur a le chenal en face du quai de St-Jean, et il jure en terminant que le jour de l'accident le Royal George est passé plus près de la rive nord.

Le Soleil, 5 décembre 1912

M. Narcisse Roberge, assistant-gardien de la lumière de St-Jean, rapporte qu'il a vu passer le «Royal George» le 6 novembre dernier. Le navire semblait faire route plus proche du rivage qu'il n'en avait l'habitude. Le temps était brumeux alors et on ne pouvait pas voir la lumière des St-Laurent qui est visible habituellement. Le témoin a allumé la lumière de St-Jean le soir de l'accident et a retourné aussitôt après à sa demeure, qui est à quatre arpents du phare.

L'Action Sociale, 5 décembre 1912

1924 – Charles Langlois (Décédé le 21 décembre).

1925 - 4 mars – Acte 436 – Déclaration de Dame Marie Salomé Pouliot, de Québec, concernant le décès de son époux Charles Langlois, en son vivant gardien du phare de St Jean, survenu le 21 décembre 1924.

Minutier du notaire Paul Grenier – R. F. - Bureau d'enregistrement, Registre RB, no 6326

3 mars – Certificat d'exemption de droits de succession.

R. F. – Bureau d'enregistrement, Registre RB, no 6327

1929 – Lumière du phare.

L'Union des pilotes de Québec

Les pilotes ont traité plusieurs questions importantes au cours de leur séance. Ils ont demandé toute l'assistance possible des autorités pour maintenir sur le fleuve le haut degré de sécurité qu'atteste le faible pourcentage des accidents, ils ont ensuite signalé aux autorités certaines améliorations à faire au système des lumières et des bouées sur le fleuve. Ils ont suggéré au ministre de la Marine de remplacer la lumière du phare de St-Jean, Ile d'Orléans, par un feu à l'électricité.

Le Soleil, 17 janvier 1929

1945 – Les instructions «A pour Alphonse» données aux gardiens de phares de la côte de l'Est.

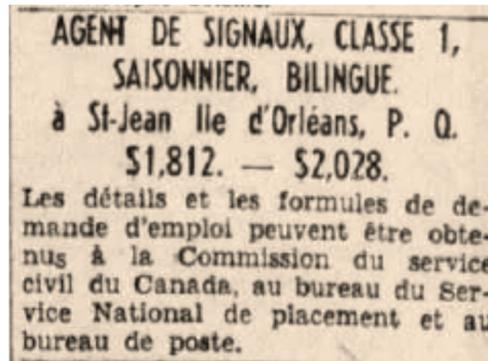
Les instructions radiophoniques du ministère des Transports aux gardiens de phares pendant la période de la guerre (la plus connue était «A pour Alphonse») qui ont tant intrigué le public autant par la diversité des lettres isolées que par leurs variations, ont été discontinuées avec la fin des hostilités et la disparition dans le fleuve des sous-marins ennemis, apprend-on aujourd'hui.

Il est maintenant permis de divulguer ce que ces initiales signifiaient aux marins et aux gardiens de phares. La plus connue de ces expressions, «A pour Alphonse» avertissait les

gardiens de phares que tout était normal sur le fleuve, et ne signifiait pas, comme le voulait la rumeur, qu'un convoi de soldats partait pour outre-mer.

Cette expression est la plus connue parce que les sous-marins ne furent pas nombreux dans nos parages. Quand on annonçait l'instruction «B pour Bernard»; c'est alors que l'on soupçonnait la présence d'un U-Boat et les gardiens recevaient l'ordre d'éteindre les phares jusqu'à nouvel avertissement. Quand la lettre «C» était donnée au programme, tout danger était passé et l'on pouvait commencer lentement à rallumer les phares.

Le Soleil, 7 juillet 1945



Le Soleil, 5 septembre 1951

La navigation

La station des signaux au quai de St-Jean, I.O. a cessé ses opérations, cette année, le 7 janvier dernier.

Le Soleil, 29 janvier 1952

Le Phare de Saint Laurent

En 1828, un comité spécial, qui a été nommé par la Chambre d'assemblée du Bas-Canada pour déterminer si des phares devraient être établis sur les piliers, les îles de Belle Chase, la pointe Saint Laurent sur l'île-d'Orléans ou d'autres endroits en dessous de Québec, demanda au capitaine Bayfield de la Royal Navy son avis sur la question, et il répondit : « Il est parfaitement ridicule d'établir un phare sur l'île Bellechasse, mais un petit phare au bout de la pointe Saint Laurent serait utile, car il permettrait navires à traverser dans la nuit entre elle et les hauts-fonds de Beaumont.

Un phare est établi sur le pilier de pierre en 1843 et sur l'île Bellechasse en 1862, mais ce n'est qu'en 1864 que des dispositions sont prises pour la construction d'une jetée et d'un phare à la pointe Saint-Laurent. Une jetée détachée, qui mesurait 128 pieds de long, 34 pieds de large et s'élevait à 27 pieds au-dessus de la rivière, a été presque achevée à l'automne 1865, mais la banquise du printemps suivant a endommagé la structure. De grands champs de glace entouraient la jetée, et à chaque marée, une pression continue et énorme s'exerçait contre la jetée. Après le renforcement de la jetée, la jetée et le phare ont été remis au ministère de la Marine en mars 1869.

Le phare de la Pointe Saint Laurent était une tour carrée en bois qui mesurait quarante pieds de haut et se rétrécissait de seize pieds et demi à sa base à douze pieds carrés juste en dessous de sa lanterne en fer. Cinq gigantesques lampes à mèche plate et un nombre égal de réflecteurs de dix-huit pouces ont été utilisés dans la salle des lanternes pour produire une lumière blanche fixe. Joseph Chabot, le premier gardien du phare, vécut au phare pendant ses onze premières saisons d'exploitation avant d'être mis à la retraite et remplacé par Edouard Chabot en 1880.

Le 12 mai 1890, une lentille de petite taille est installée dans la salle des lanternes, remplaçant l'ancien appareil d'éclairage catoptrique.

Le quai gouvernemental de Saint-Laurent a été allongé de soixante-dix pieds en 1902, et lors de l'ouverture de la navigation en 1903, le feu qui était auparavant montré depuis le phare carré a été transféré dans une salle des lanternes d'un hangar à marchandises qui avait été déplacé sur l'extension. Le hangar à marchandises était une habitation rectangulaire en bois qui se dressait au-dessus de la cale au centre de l'extrémité extérieure du quai, et elle était peinte en rose avec un toit vert mousse. La lanterne octogonale en métal qui abritait la lumière était peinte en blanc avec un toit vert, et la lumière était exposée à une hauteur de trente-trois pieds au-dessus de la ligne des hautes eaux.

Au cours des délibérations de février 1905, un membre de la Chambre des communes a demandé : « Le gouvernement sait-il qu'un certain Joachim Godbout, gardien de phare, à l'emploi du gouvernement à Saint-Laurent, île d'Orléans, a pris une part active à les dernières élections fédérales, au point d'insulter publiquement dans des réunions

publiques le candidat de l'opposition et ses amis ? Raymond Prefontaine, le ministre de la Marine et des Pêcheries a répondu qu'il n'était pas au courant de cette accusation et a reconnu que ce n'était pas la politique du gouvernement de tolérer la politique de ses employés. Les accusations n'étaient peut-être pas fondées, puisque le gardien Godbout, qui venait d'être nommé l'année précédente, demeura en charge du phare de Saint-Laurent jusqu'en 1911.

En 1914, une [tour squelettique en acier](#) à deux sections, équipée d'une lanterne octogonale en fer et d'une lentille dioptrique de quatrième ordre, est érigée sur le quai pour remplacer la lumière diffusée depuis le hangar à marchandises.

Vers 2011, un quai de traversier a été construit au quai Saint-Laurent pour répondre aux besoins essentiels de transport et de mobilité en cas d'urgence sur l'île. Dans le cadre de ces travaux, le feu de Saint-Laurent a été déplacé d'une tour carrée squelettique à un petit poteau monté au sommet du quai du traversier.

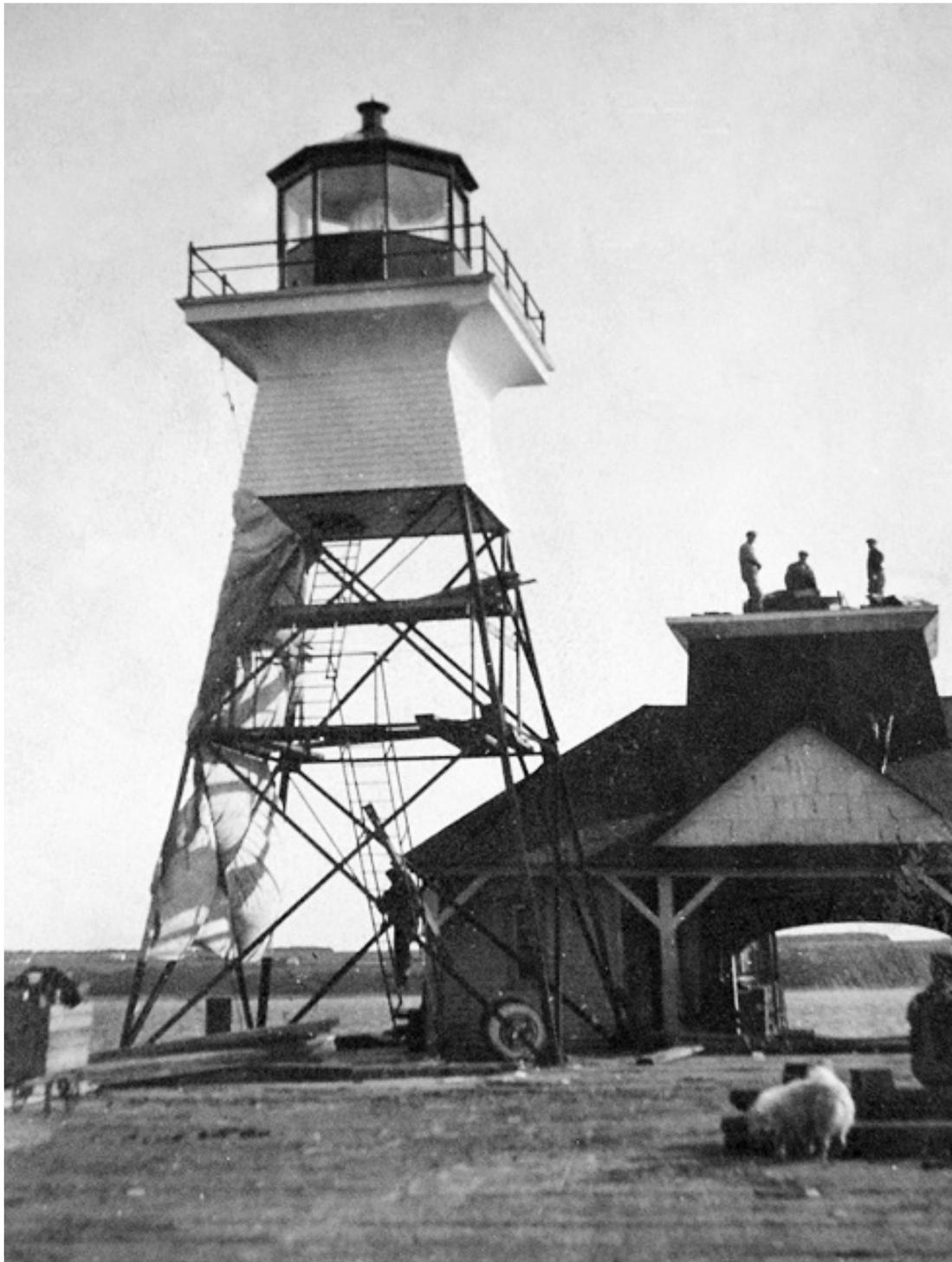
Gardiens : Joseph Chabot (1869 – 1880), Edouard Chabot (1880 – 1903), Joachim Godbout (1904 – 1911), T. Coulombe (1911 – 1921), E. Laprise (1921 – 1923), J. Godbout (1923 – 1931), V. Noël (1931 – 1936), X. Rouleau (1936 – au moins 1937).

Les références

Rapport annuel du ministère de la Marine, diverses années.



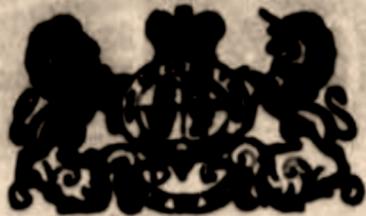
Lumière au sommet d'un hangar à marchandises à Saint-Laurent.
Il est probable que la salle des lanternes que l'on voit ici ait servi au sommet du phare original de Saint Laurent
Photographie avec l'aimable autorisation de Bibliothèque et Archives Canada



Nouvelle tour érigée à Saint-Laurent en 1914
Photographie gracieuseté de Bibliothèque et Archives Canada

Source : <https://www.lighthousefriends.com/light.asp?ID=1752>

1860 – Construction du phare à la pointe St-Laurent.



Avis aux Contracteurs.

DES SOUMISSIONS CACHETÉES, adressées au sous-
signé et endossées " *Soumissions pour des Phares.* " se-
ront reçues à ce bureau jusqu'au QUATORZIÈME jour
de JUILLET prochain, pour la

Construction de Phares
SUR LE
FLEUVE ST.-LAURENT,

A chacune des places suivantes, savoir :

**Ile du Pot-à-l'Eau-de-Vie,
Ile Longue des Pélerins,
Grande Ile de Kamouraska,
Ile de Bellechasse,
Batture de l'Ile-aux-Grues,
Batture de la Pointe St.-Laurent,
Ile d'Orléans.**

Les plans et les spécifications des travaux susdits peu-
vent être vus à ce bureau le ou après le VINGT-CINQ
courant, ou des blancs de soumissions peuvent être aussi
obtenus.

Les signatures de deux personnes solvables résidant
dans la Province, consentant à se porter garant pour la
dûe exécution du contrat, doivent se trouver sur chaque
contrat.

Par ordre, } T. TRUDEAU,
Département des Travaux Publics, } Secrétaire.
Québec, 16 juin 1860. } 20jn-6f

Le Journal de Québec, 30 juin 1860 ; Le Canadien, 20 ++ juin, 4 juillet 1860 ; Gazette de Sorel, 3 juillet 1860

1863 – Le quai et le phare.

On lit dans la *Gazette* de Montréal d'hier, sous le titre de *corruption ministérielle* :

«Ces puristes qui essaient d'intimider les électeurs d'Outaouais par la suspension des travaux, et les employés du gouvernement par des menaces de destitution, et qui s'efforcent de flatter les électeurs de Toronto par les offres du siège du gouvernement, et ceux de Québec par la remise de la dette des incendies, viennent encore, tout récemment, de faire l'offre d'acheter le comté de Montmorency et de mettre ainsi M. Cauchon à la porte. Écoutons la *Réforme* :

«M. Tourangeau n'a consenti à opposer M. Cauchon comme ministériel, qu'à condition que le gouvernement réparerait immédiatement une grande erreur commise par M. Cauchon, à l'égard du comté de Montmorency, et en particulier de l'Île d'Orléans. M. Tourangeau a demandé que le gouvernement fit construire sans délai à la Pointe Saint-Laurent le quai et le phare qui devra être placé dessus et pour la construction desquels une première appropriation a été votée en 1856 et une seconde en 1860, et dont ni l'un ni l'autre n'ont été encore dépensées, bien que M. Cauchon ait été deux fois Ministre.»

«Comme ces corrupteurs ont été prodigues des deniers publics ! Ainsi, selon la *Réforme*, le gouvernement a consenti à faire au Comté de Montmorency, cette justice que M. Cauchon a refusé.» L'ingrat ! « *Nous avons ouï dire que le quai va être commencé cette semaine !* » Les italiques et le point d'exclamation sont de nous, exprimant notre surprise et notre admiration de voir la pureté de notre gouvernement économiste. Mais ce n'est pas tout ce que l'on a en magasin pour les heureux électeurs de Montmorency, s'ils élisent un député ministériel. Écoutez notre confrère : «De plus, le gouvernement à l'intention, dit-on, de prendre des mesures pour décharger les habitants de Saint-Jean du fardeau que M. Cauchon leur a imposé pour la construction de leur quai *qu'ils ont été obligés de payer avec leur propre argent !* » Ici encore, les italiques et le point d'exclamation sont de nous; ils expriment la surprise que nous éprouvons de voir la cruauté inouïe de M. Cauchon et la pitié que nous ressentons pour les habitants de St-Jean. «En apprenant ce résultat produit depuis quelques jours seulement, les électeurs de Montmorency doivent comprendre que les promesses qui leur ont été faites, dimanche, par M. Tourangeau et ses amis, ne sont pas vaines, mais en progrès de réalisation et que ce monsieur mérite leur appui Il n'y a pas de doute que si tout le monde veut faire son devoir, M. Tourangeau sera certainement élu.» «Nous espérons que M. Holton n'abandonnera pas le ministère des finances avant d'avoir fait les arrangements nécessaires, ni M. Drummond le bureau des travaux public, avant que les heureux électeurs de Montmorency n'aient été consolés par la réalisation des promesses de M. Tourangeau. A la vérité, la pureté économique du gouvernement doit être prouvée au monde par une satisfaction donnée sur les lieux.»

Le Journal de Québec, 13 juin 1863

1864 – Construction du phare à la pointe St-Laurent.



AVIS
AUX
ENTREPRENEURS.

DES SOUMISSIONS CACHETÉES, adressées au soussigné et endossées : " SOUMISSION POUR LA CONSTRUCTION D'UN QUAI À LA POINTE SAINT-LAURENT," seront reçues à ce bureau jusqu'à LUNDI, à MIDI, le 8 AOUT prochain, pour la construction d'un quai et l'érection d'un phare sur la Pointe St. Laurent, Ile d'Orléans.

Les plans et devis de ces ouvrages seront exhibés tous les jours à ce bureau, depuis dix heures du matin jusqu'à quatre heures de l'après-midi. On y trouvera aussi des formules de soumission.

Les signatures de deux personnes responsables qui voudront bien se porter cautions de l'exécution fidèle et convenable de l'entreprise, devront être apposées à la soumission.

Par ordre,
F. BRAUN,
Secrétaire.

Département des Travaux Publics, }
Québec, 1er août 1864. } —985 3f.



NOTICE TO CONTRACTORS.

SEALD TENDERS, addressed to the undersigned, and endorsed: "Tender for the construction of a Pier, at Pte. St. Lawrence," will be received at this Office until NOON of the 8th day of AUGUST next, for the CONSTRUCTION of a PIER and LIGHTHOUSE on PTE. ST. LAWRENCE, Island of Orleans.

Plans and specifications of the works will be exhibited at this office every day, from 10 A. M. to 4 P. M.

Printed forms of tender will be given on application.

The signatures of two solvent persons, willing to become sureties for the due fulfilment of the contract must be attached to each tender.

By order,
F. BRAUN,
Secretary.

Department of Public Works, }
Quebec, 1st Aug., 1864. } 179

Le Courrier du Canada, 30 juillet, 3 août, 5 août, 1864

The Quebec Daily Mercury, 4 août 1864



AVIS AUX ENTREPRENEURS.

DES SOUMISSIONS cachetées, adressées au soussigné et endossées : " Soumission pour la construction d'un quai à la pointe Saint-Laurent," seront reçues à ce bureau jusqu'à LUNDI, à midi, le 8 AOUT prochain, pour la construction d'un quai et l'érection d'un phare sur la pointe Saint-Laurent, (Ile d'Orléans).

Les plans et devis de ces ouvrages seront exhibés tous les jours à ce bureau, depuis dix heures du matin jusqu'à quatre heures de l'après-midi. On y trouvera aussi des formules de soumission.

Les signatures de deux personnes responsables, qui voudront bien se porter caution de l'exécution fidèle et convenable de l'entreprise, devront être opposées à la soumission.

Par ordre,
J. BRAUN,
Secrétaire.

Bureau des Travaux-Publics.
Québec 30 juillet 1864. 1163

Le Journal de Québec, 5 août 1864

1867 – Construction de la jetée.

POINTE ST. LAURENT (ILE D'ORLÉANS.)

La jetée et le phare qui étaient en voie de construction à la Pointe St. Laurent, Ile d'Orléans, immédiatement en bas de Québec, étaient fort avancés, à l'automne de 1865, mais en avril 1866, la jetée fut endommagée par la glace.

N'étant pas reliée au rivage, cette jetée, en hiver, est entourée de grandes banquises de glace dont la hausse et la baisse, à chaque marée, exercent sur elle une énorme pression.

Sa longueur est de 123 pieds et sa largeur de 34 pieds; en front elle s'élève à 27 pieds au-dessus du lit du fleuve. Il est probable qu'il faudra y faire des additions considérables.

La question est encore sous la considération de l'ingénieur du département.

Documents de la session Vol.5, Première session du premier parlement de la Puissance du Canada, session 1867-68, Vol. 1, p.29

1867 – Construction du phare à la pointe St-Laurent.



DES

SOUSSIONS CACHETÉES

adressées au soussigné, seront reçues à ce bureau, jusqu'à

MARDI,

le 20 Août prochain, A MIDI.

POUR LA CONSTRUCTION D'UN

PHARE

(Light-House Pier)

A la Pointe St. Laurent, Ile d'Orléans.

LES plans et spécifications peuvent être vus au bureau de M. PIERRE GAUVREAU, Québec, le et après le 10 août prochain, où des formules de soumission pourront être obtenues.

Les soumissions doivent être adressées: "Soumission pour un phare, (Light-House Pier,) à la Pointe St. Laurent."

Les personnes faisant des soumissions doivent donner leurs noms et adresses en plein, et aussi la signature de deux personnes responsables consentant à se porter cautions pour la due exécution de l'ouvrage.

Le département ne sera pas tenu d'accepter la soumission la plus basse, ni aucune d'elles.

Par ordre,

F. BRAUN,
Secrétaire.

Département des Travaux Publics,
Ottawa, 30 juillet 1867.
Québec, 2 août 1867.

Le Canadien, vendredi 2 août ++ 1867



SOUSSIONS DEMANDÉES.

ON recevra à ce bureau jusqu'à MARDI, le 20 d'août prochain, à MIDI, des SOUSSIONS CACHETÉES, à l'adresse du soussigné, pour la CONSTRUCTION D'UN PILIER DE PHARE, à la Pointe Saint-Laurent, Ile d'Orléans.

On pourra voir les plans et devis, le et après le 10 août prochain, au bureau de M. Pierre Gauvreau, à Québec, où on pourra aussi se procurer des blancs de soumissions.

Les soumissions devront être endossées: "Soumissions pour un Pilier de Phare, à la Pointe Saint-Laurent."

Les soumissionnaires devront donner en toutes lettres leurs noms et leurs adresses, ainsi que la signature de deux personnes responsables qui consentiront à se porter caution pour l'exécution complète de l'ouvrage.

Le département ne sera tenu d'accepter la plus basse ni aucune des soumissions.

Par ordre,

F. BRAUN,
Secrétaire.

Département des Travaux Publics,
Ottawa, 30 juillet 1867. 1389-2août

Le Journal de Québec, 3 août, 1867; 12 août 1867; 16 août


ON RECEVRA A CE BUREAU
JUSQU'A
MARDI,
LE 20 D'AOUT PROCHAIN,
A MIDI,
des soumissions cachetées à l'adresse du soussigné,
POUR LA CONSTRUCTION
—D'UN—
PILIER DE PHARE,
—A LA—
Pointe St. Laurent, Ile d'Orléans.

On pourra voir les plans et devis, le et après le 10 Août prochain, au bureau de M. PIERRE GAUVREAU, à Québec, où on pourra aussi se procurer des blancs de soumissions.

Les soumissions devront être endossées : " Soumissions pour un pilier de Phare, à la pointe St. Laurent."

Les soumissions devront donner en toutes lettres leurs noms et leurs adresses, ainsi que la signature de deux personnes responsables qui consentiront à se porter caution pour l'exécution complète de l'ouvrage.

Le Département ne sera tenu d'accepter la plus basse ni aucune des soumissions.

Par ordre,
F. BRAUN,
Secrétaire.

Département des Travaux Publics, }
Ottawa, 30 Juillet 1867. }
2 Août 1867. } 297

Le Courrier du Canada, 5, 9 août 1867 ; 14,19 août 1867 ;

LIGHTHOUSE PIER,
—AT—
POINTE ST. LAURENT,
ISLAND OF ORLEANS.

PLANS and Specifications may be seen at the Office of MR. PIERRE GAUVREAU, at Quebec, on and after the 10th AUGUST next, where forms of Tender may also be obtained.

TENDERS must be endorsed "Tender for a Lighthouse Pier, at Point St. Laurent."

PARTIES tendering must give their names and address in full, and also the signatures of two responsible persons willing to become sureties for the due performance of the work.

The Department will not be bound to accept the lowest or any tender.

By Order,
F. BRAUN,
Secretary

Department of Public Works, }
Ottawa, 30th July, 1867. }
Quebec, Aug. 1, 1867. } 117

The Quebec Daily Mercury, 17 août 1867


SOUMISSIONS DEMANDEES

On recevra à ce Bureau jusqu'à
MARDI, LE 20 AOUT COURANT,
A MIDI,
DES SOUMISSIONS CACHETÉES,
A l'adresse du soussigné,
POUR LA
Construction d'un Pilier de Phare
A LA
POINTE SAINS-LAURENT, ILE D'ORLEANS.

On pourra voir les plans et devis, le et après le 10 août prochain, au bureau de M. Pierre Gauvreau, à Québec, où on pourra aussi se procurer des blancs de soumissions.

Les soumissions devront être endossées : " Soumissions pour un Pilier de Phare, à la Pointe Saint-Laurent."

Les soumissionnaires devront donner en toutes lettres leurs noms et leurs adresses, ainsi que la signature de deux personnes responsables qui consentiront à se porter caution pour l'exécution complète de l'ouvrage.

Le Département ne sera pas tenu d'accepter la plus basse ni aucune des soumissions.

Par ordre,
F. BRAUN,
Secrétaire.

Département des Travaux }
Publics, }
Ottawa, 10 août 1867. } 281 sti

La Minerve, 13 au 20 août 1867

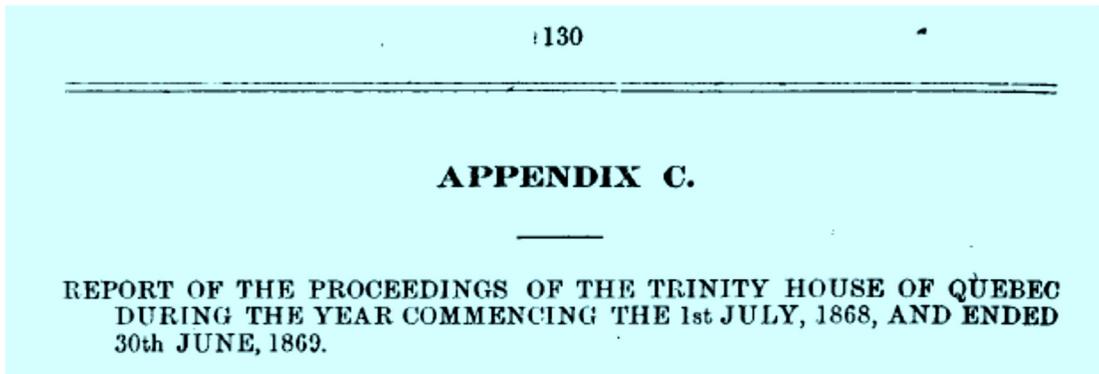
1969 – Soumission acceptée.

Les arbitres officiels du Département des Travaux Publics siégeant actuellement à Ottawa ont rendu jugement dans deux causes.

Dans celle de M. Simon Peters, de Québec, de \$1206 pour la construction d'un quai et d'un phare à St-Laurent, Ile d'Orléans, ils ont accordé la somme de \$683.

La Minerve, 26 novembre 1869

1869 - 30 juin – Rapport annuel du département de la marine et des pêcheries, Ottawa.



LIGHT HOUSES.

The Trinity House of Quebec has under its control twenty-three Light Houses, including a Light Ship, twelve of which are first class lights, extending from the Basin of Portneuf, at the foot of the Richelieu to Belle Isle, a distance of nine hundred miles.

131

Pilgrim.....	83 gallons.
Grosse Isle Wamouraska.....	221 „
St. Roch Light Ship.....	212 „
South Pillar.....	237 „
Crane Island.....	270 „
Bellechasse.....	207 „
Point St. Lawrence.....	130 „

134

<i>Light Houses, to wit:</i>		34,282 00
Light Ship	1,937 13	
Portneuf Lights.....	77 62	
St. Croix.....	49 31	
St. Antoine.....	19 93	
Pt. St. Lawrence.....	78 71	

SUPERINTENDENTS OF PILOTS' OFFICE,

Quebec, 24th June, 1869.

SIR,—I here report for the information of the Trinity Board, that I proceeded on the 15th inst., in the steamer "Lady Head," with the stores for the several light houses in the River St. Lawrence from Quebec to Father point, all of which I safely delivered, and inspected those establishments.

June 15th. Landed at Point St. Laurent 70 gallons coal oil, found on hand 14½, making 84½ gallons; required for this station a stone for a stove pipe to pass through a window of the tower, I directed the keeper not to use a fire until one was fitted.

1869 – Joseph Chabot, gardien de phare.

32 Victoria.		Documents de la Session (No. 4).	A. 1869
PHARES EN BAS DU ST. LAURENT.			
Jos. Chabot.....	Salaire et déboursés comme gardien de phare et du quai, Pointe St. Laurent, pour mai et juin.....		96 11
W. D. Campbell.....	Pour deux années d'intérêt sur le prix d'achat de l'île Biquet, pour phares.		48 00

p. 111

1869 – Avis maritime.



The Quebec Daily Mercury, 30 avril au 26 mai 1869

1871 – Joseph Chabot (65 ans) gardien du Phare, de 1869 à 1881.

Recensement 1871

1878 – Joseph Chabot, gardien du phare.*Correspondances*

M. le rédacteur du *Journal de Québec*. Monsieur,

Nous avons eu, hier soir, dans notre paroisse, la visite de l'hon. M. Angers; il a été reçu à son arrivée par M. Joseph Chabot, gardien du phare par conséquent employé du gouvernement. Après avoir distribué lui-même et fait distribuer quantité d'exemplaires du *Canadien*, numéro du 7 mars, sur lequel est reproduite la photographie de l'honorable ministre, et plusieurs insultes à l'adresse du lieutenant-gouverneur, M. Angers, sur les sept heures du soir, adressa la parole à une trentaine d'électeurs présents, parmi lesquels se trouvaient à peu près de huit à dix de ses partisans et leur a expliqué, à sa manière, la conduite qu'il a tenue en chambre, niant le système de taxes qu'on lui attribue, en disant qu'il avait les deux pieds blancs. Un électeur présent lui fit remarquer qu'il serait beaucoup mieux pour lui de venir le dimanche expliquer sa conduite, en face de tous les électeurs, et d'un quelqu'un qui pourrait lui poser des questions.

M. Angers fit remarquer que le grand nombre de paroisses dans le comté qu'il avait à parcourir lui rendait très difficile cette tâche. Le fait est que M. Angers craint beaucoup de se présenter devant les électeurs en présence de l'hon. M. Langelier. Nous sommes convaincus que quand l'Hon. M. Langelier se fera fait connaître aux électeurs du comté de Montmorency, qui l'attendent avec impatience, cet honorable monsieur se convaincra par lui-même qu'il est sûr de remporter la plus éclatante victoire dans le comté de Montmorency.

Au moment où je vous écris, M. Angers, dans sa voiture traînée par deux chevaux, et escorté par M. Joseph Chabot, gardien du phare, quitte la paroisse pour St-Jean, où on se prépare à le recevoir comme il le mérite.

Signé, J.B. Gosselin, marchand, St-Laurent, Ile d'Orléans, 14 mars 1878,

Le Journal de Québec, 18 mars 1878

1878 – Joseph Chabot, gardien du phare.

233

STATEMENT of Expenditure on account of Maintenance of Lights below
Quebec, etc.—Continued.

		St. Laurent Point.	
J. Chabot.....	12 months' salary as Light-keeper	\$296 24	
do	Superannuation tax.....	3 76	
			300 00
J. M. Tardivel	Painting.....		30 75
J. Boivin.....	Hardware.....		8 21
J. Vaudry.....	Cloth and leather.....		2 40
F. O. Vallerand.....	Lamps and chimneys		2 75
Audet & Robitaille.....	Rope.....		0 94
S. Bédard.....	Repairs to canister.....		2 00
			347 05

Rapport annuel du département de la marine et pêcheries, Ottawa, p.233

1881 – Joseph Chabot (76 ans) gardien du phare.

Recensement 1881

1881 – Joseph Chabot.

10 novembre – Acte 2639 – Testament de Joseph Chabot, maître de poste et gardien de phare, de St Laurent.

Minutier du notaire Joseph A. Verville

1881 – Joseph Chabot, gardien du phare (décédé le 17 novembre).

S. 23

Joseph
Chabot

Le vingt-un Novembre mil huit cent quatre-vingt un
par nous prêtre soussigné a été inhumé dans le cimetière
de Saint Laurent le corps de Joseph Chabot, époux de
Louise Denis dit Lapierre, décédé depuis quatre jours dans
cette paroisse à l'âge de soixant six ans, trois mois et six
jours. Présents François Bouffard et Bernard Chabot
qui n'ont eu signe.

F. H. Bouffard. *prêtre*

Registre de la paroisse St-Laurent

1882 – Edouard Chabot, gardien du phare, de 1882 à 1903.

4 septembre – Acte 4052 – Donation, d'un emplacement (Lot No 129) avec la maison et autres bâtisses dessus construites, par Dame Marie Louise Denis dite Lapierre, veuve de feu Joseph Chabot, en son vivant, gardien du phare de St Laurent, et Joseph Chabot, son fils, commerçant, tous deux de St Laurent, à Edouard Chabot, son fils, et son frère, actuellement gardien du phare de St Laurent

Minutier du notaire Cyprien Labrecque – R. F. - Bureau d'enregistrement, Registre RB, No 1321

1883 – Edouard Chabot, gardien de phare.

41

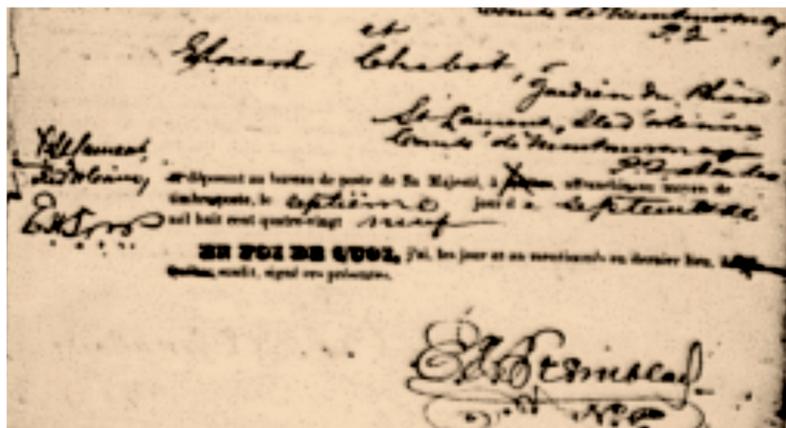
STATEMENT of Expenditure on account of Maintenance of Lights below Quebec, etc.--Continued.

		<i>Point St. Laurent.</i>		
E. Chabot.....	12 months salary as Light-keeper.	\$296	24	
do	do superannuation tax.....	3	76	
				300 00
do	Painting light-house.....			10 00
S. Bédard.....	Swing head and stove pipe.....			5 30
J. Hamel et frères.....	Glass cloth.....			5 22
Beaudet & Chénic.....	Whiting.....			0 28
				320 80

Rapport annuel du département de la marine et des pêcheries Ottawa

1889 – Édouard Chabot.

Note de J.-C. Dionne : Il signe à titre de témoin dans l'acte suivant : 1889 - 7 septembre – Acte 4473 – Protêt par Ferdinand Pouliot, chaloupier de St Laurent concernant un billet d'emprunt d'une somme de soixante piastres avec intérêt de six pour cent, signé par Malcom Blackburn, journalier, du même lieu (Observation : Acte sans intitulé). Minutier du notaire Elzéar-Hubert Tremblay.



1891 – Édouard Chabot (45 ans), gardien de phare.

Recensement 1891

1891 – Edouard Chabot.

21 janvier – Acte 6470 – Obligation, d'une somme de deux cent cinquante piastres courant avec intérêt à cinq pour cent, par Edouard Chabot, gardien du phare de St Laurent, à Cyrille Audet dit Lapointe, maître pilote, du même lieu

Minutier du notaire Cyprien Labrecque – R. F. - Bureau d'enregistrement, Registre RB, No 2281

1901 – Edouard Chabot (55 ans) gardien de phare.

Recensement 1901

1901 – Edouard Chabot, gardien de phare.

22 mai – Acte 4773 – Obligation, d'une somme de quatre cents piastres avec intérêt à six pour cent, par Edouard Chabot, gardien du phare situé sur le quai de St Laurent, à David Arthur Bouffard, pilote, du même lieu.

Minutier du notaire Alexandre-Ignace Gauvreau

1903 – Avis aux navigateurs.

AVIS AUX NAVIGATEURS.
No. 33 de 1903.
(Avis de l'Atlantique No. 17.)

Tous les relevements, à moins d'avis contraire, sont magnétiques et sont donnés venant de la mer, les milles sont des milles marins, les hauteurs sont au-dessus des hautes eaux, et toutes les profondeurs sont à l'eau basse moyenne.

QUÉBEC.

(78) FLEUVE SAINT-LAURENT EN BAS DE QUÉBEC—ÎLE D'ORLÉANS—SAINT-LAURENT—QUAI ALLONGÉ — PHARE DÉPLACÉ.

Le quai de l'Etat à Saint-Laurent, Ile d'Orléans, a été allongé de 70 pieds, et le feu qui était autrefois montré du phare sur le quai est à présent montré d'une lanterne sur le toit du hangar à marchandises, qui a été transporté au nouveau prolongement. Le feu est maintenant montré d'un point 75 pieds en dehors de son ancienne position, et 55 pieds en dedans de l'extrémité du quai. L'ancien phare a été démoli.

Lat. N. 46° 51' 32''
 Long. O. 71 0 20

Les angles suivants ont été relevés de la lanterne :—

Eglise Saint-Laurent.....	6°
Eglise Saint-Jean.....	90 50'
Eglise Saint-Michel.....	23 30

Eglise de Beaumont.....	116	10
Tangente sud de l'île d'Orléans vers l'ouest	68	10
Eglise Saint-Laurent.....	61	20

Le feu est à 33 pieds au-dessus de la marque de l'eau haute, et est, comme auparavant, un feu blanc fixe, visible à 11 milles de tous les points d'approche par eau.

Le hangar à marchandises est un bâtiment rectangulaire en bois et repose au-dessus de la cale au milieu du bout du quai. Il est peinturé rose, avec toit vert mousse. La lanterne octogone en métal est peinturée en blanc, avec toit vert. La hauteur depuis le pont de la pile jusqu'au ventilateur sur la lanterne est de 38 pieds.

Le feu, tenu ouvert du point $2\frac{1}{2}$ milles à l'ouest, fait éviter la bouée des rochers Maranda.

A. aux N. No. 33 (78) 7-5-03.

1867-1946 (Dominion du Canada), volume 36, numéro 48, 30 mai 1903

1904 – Joachim Godbout, gardien du phare de 1904 à janvier 1912.

1905 – Gardien de phare et réparation du quai.

Le parlement fédéral

Interpellations concernant le comté de Montmorency

M. Monk n'a pas réussi dans les questions qu'il avait posées pour aider M. Casgrain. Ainsi le gouvernement ne sait pas que Joachim Godbout, gardien de phare de l'île d'Orléans, ait fait de la politique électorale et ait insulté M. Casgrain au milieu d'une patriotique harangue ; le gouvernement n'a jamais confié \$500 à J.C. Huot, maire de l'Ange Gardien, pour faire des travaux sur la grève ; le gouvernement n'a confié de l'argent à personne dans la paroisse de St-François, Ile d'Orléans, pour réparations au quai de cette paroisse.

Le Soleil, 21, février 1905

1907 – Feu amélioré.

(318) FLEUVE SAINT-LAURENT — ÎLE D'ORLÉANS — ST. LAURENT—FEU AMÉLIORÉ.

Le feu sur le quai à St-Laurent, côté sud de l'île d'Orléans, fleuve St-Laurent, a été amélioré par la substitution d'un appareil lumineux dioptrique de cinquième ordre aux lentilles de septième ordre jusqu'à présent employées. Le feu est blanc fixe.

A. aux N. No 122 (319) 18-11-07.

Renseignement : Rapport du capt. Chas. Koenig, inspecteur des phares, district de Québec.

Cartes de l'Amirauté : Nos. 315, et 2516.

Publication : *St. Lawrence Pilot*, 1906 : page 305.

Liste des phares et signaux de brume canadiens, No. 1218.

Ministère de la Marine et des Pêcheries du Canada, fiche No 21,218 A.

1867-1946 (Dominion du Canada), volume 41, numéro 24, 14 décembre 1907, p. 1562

1911 – Joachim Godbout, 34 ans, employé civil.

Recensement Canada

1912 – Tréflé Coulombe, gardien de phare, à partir du 10 avril 1912 à 1920.

1912 – L'échouement du «Royal George» survenu le 6 novembre à St-Laurent.

Voir annexe 1

1914 – Nouveau phare.

Le ministère canadien de la marine se propose d'installer, à Saint-Laurent, Ile d'Orléans, un phare maritime pourvu de tous les perfectionnements les plus modernes.

Le Journal de Waterloo, 12 février 1914

1914 – Trefflé Coulombe, gardien du phare.

15 juillet – Acte 3218 – Vente, d'une partie du lot 187 du cadastre de St Laurent, par l'abbé Philéas J. Fillion, prêtre, de Québec, à Trefflé Coulombe, gardien du phare de St Laurent.

Minutier du notaire Adolphe Labrecque – R. F. - Bureau d'enregistrement, Registre RB, no 4898

1915 – Trefflé Coulombe, gardien du phare.

4 septembre – Acte 7243 – Obligation, d'une somme de deux cent cinquante piastres avec intérêt à sept pour cent, par Trefflé Coulombe, gardien du phare de St Laurent, à Dame Émilie Dorion, de l'Ancienne Lorette, veuve de feu Pierre Blondeau, en son vivant forgeron, du même lieu

Minutier du notaire H. Octave Roy – R. F. - Bureau d'enregistrement, Registre RB, no 5021.

1916 – Trefflé Coulombe, gardien du phare.

25 juin – Acte 7545 – Obligation, d'une somme de deux cents piastres avec intérêt à sept pour cent, par Trefflé Coulombe, gardien du phare de St Laurent, à Dame Émilie Dorion, de l'Ancienne Lorette, veuve de feu Pierre Blondeau, en son vivant forgeron, du même lieu.

Minutier du notaire H. Octave Roy – R. F. - Bureau d'enregistrement, Registre RB, no 5116

1919 – Trefflé Coulombe, gardien du phare.

5 avril – Acte 8349 – Obligation, d'une somme de cinq cents piastres avec intérêt à six pour cent, par Trefflé Coulombe, gardien du phare de St Laurent, à Valère Noël, cultivateur, du même lieu.

Minutier du notaire H. Octave Roy – R. F. - Bureau d'enregistrement, Registre RB, no 5460

1921 – Trefflé Coulombe, 52 ans, charpentier.

Recensement Canada

1921 – E. Laprise, gardien du phare (1921-1923).

Rapport annuel du département de la Marine. Mentionné sur le site internet : <https://lighthousefriends.com/pull-state.asp?state=PQ&button=Go>

Note de J.-C. Dionne : son nom n'est pas inscrit dans le recensement de 1921.

1923 - 1931 – J. Godbout, gardien du phare.

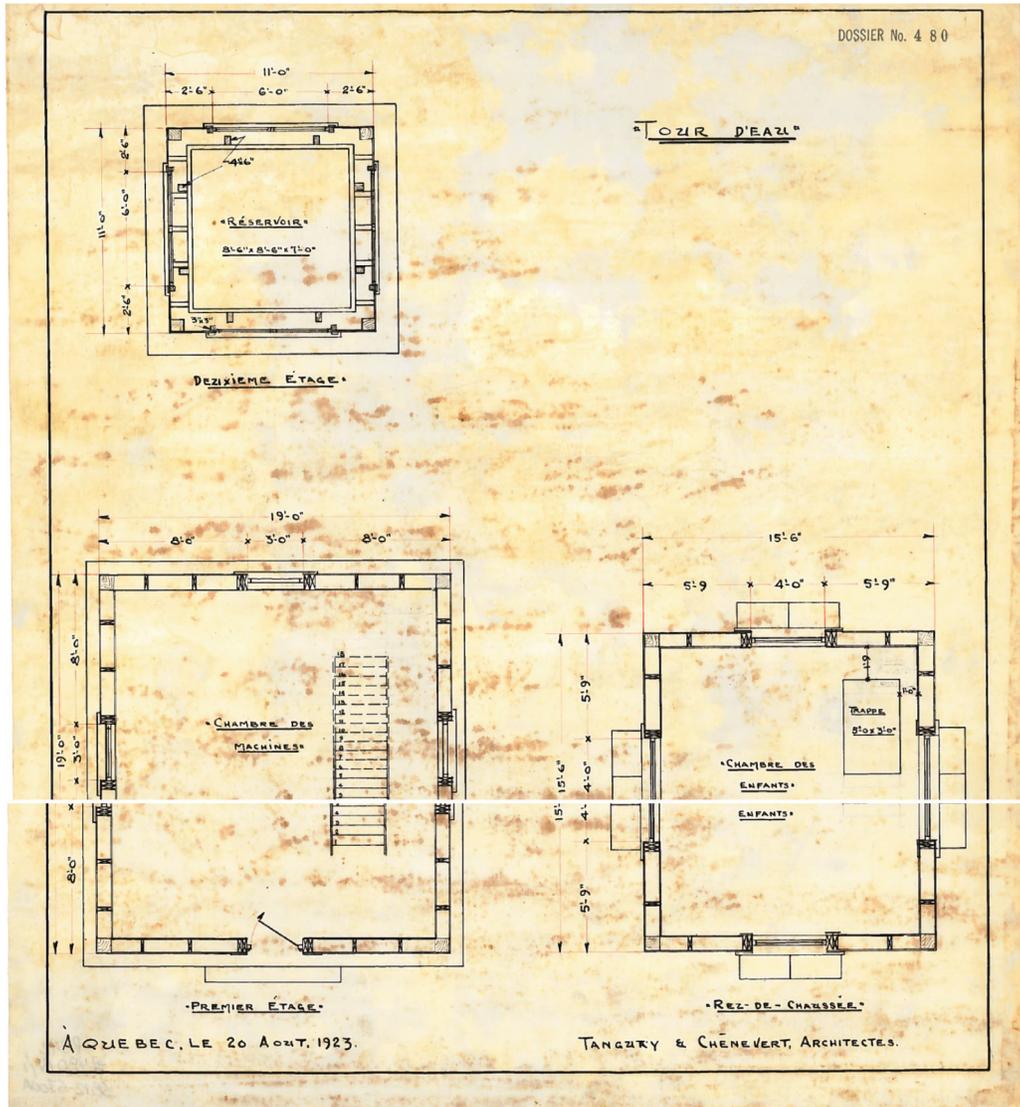
Rapport annuel du département de la Marine. Mentionné sur le site internet : <https://lighthousefriends.com/pull-state.asp?state=PQ&button=Go>

1923 – Phare Louis St-Laurent.

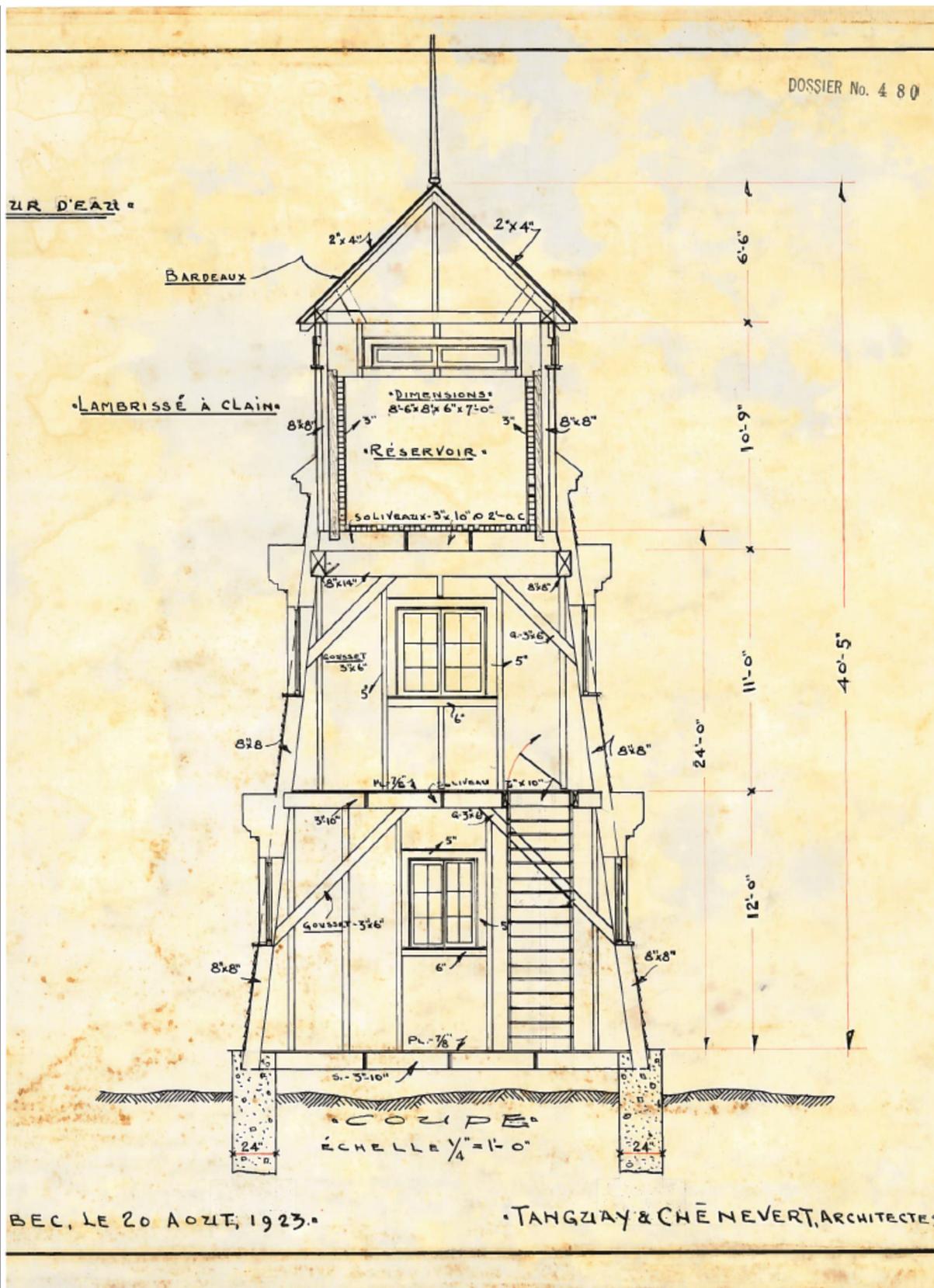
Tanguay et Chênevert: Georges-Émile Tanguay et Raoul Chênevert .- 20 août 1923

Fonds Raoul Chênevert - BAnQ Québec : P372,D480

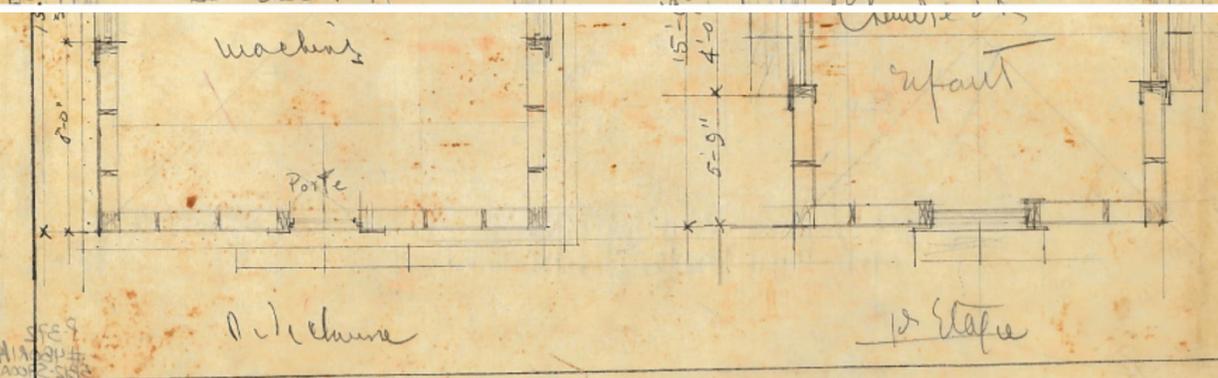
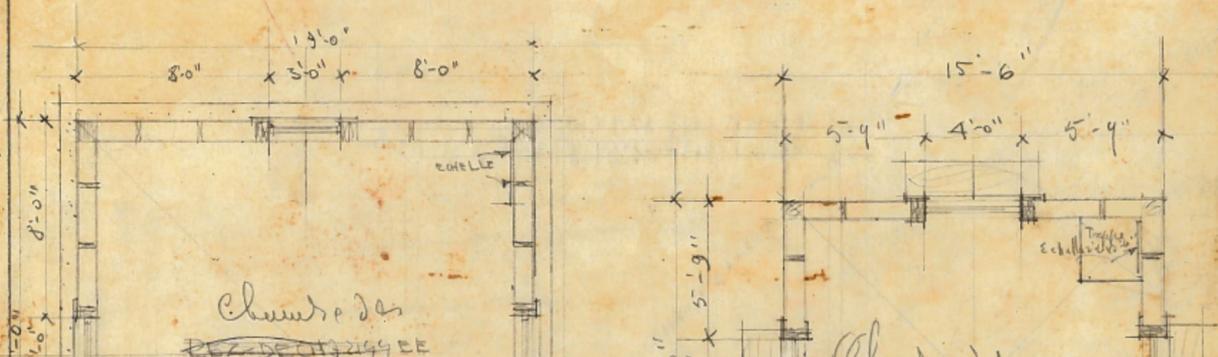
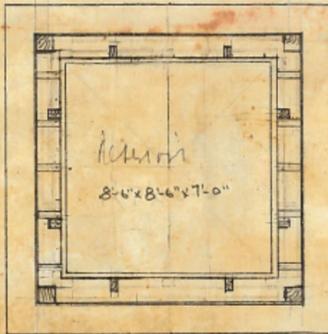
Plans d'architecture de la tour d'eau du Phare Louis St-Laurent située à L'Île d'Orléans. Le projet comprend les dessins suivants : plan, 2; coupe, 1; esquisse, 3.







- PHARE -
POUR
MR. ST. LAURENT,
ISLE D'ORLÉANS.



DOSSIER No. 4 80

(dessin)
Tour de
PHARE.
POUR
MR. ST-LAURENT,
ISLE D'ORLÉANS.

LAMBRIGÈRE À CLAIR

BARDEAUX

DIMENSION: 6' 11" x 6' 10"
RÉSERVOIR

SOLIVEAUX 8" x 10" @ 2' 0"

8" x 14" 8" x 8"

COUSNET 3" x 6" 5"

8" x 8" 8" x 8"

SOLIVEAUX 5" x 7"

3" x 8" 4" x 6" 5"

COUSNET 3" x 6" 5"

8" x 8" 8" x 8"

5" 3" x 10"

ECHELLE 1/4" = 1' 0"

6'-6"
10'-9"
11'-0"
24'-4"
12'-0"

49'-5"

SFE-4
1908P#
QUEBEC LE 20 AOUT 1923.

TANZIAY & CHENEVERT ARCHITECTES

1931 - 1936 – Valère Noël, gardien du phare.

Rapport annuel du département de la Marine. Mentionné sur le site internet : <https://lighthousefriends.com/pull-state.asp?state=PQ&button=Go>

1936 - 1937 – Xavier Rouleau, gardien du phare.

Rapport annuel du département de la Marine. Mentionné sur le site internet : <https://lighthousefriends.com/pull-state.asp?state=PQ&button=Go>

1939 – Ancien gardien de phare décédé.

St-Laurent, Ile d'Orléans, 1er – M. J.H. Delisle, ancien gardien d'un phare de l'Île d'Anticosti, est décédé aujourd'hui, après une longue maladie.

L'Illustration nouvelle, 2 août 1939

1946 – Xavier Rouleau, gardien du phare.

Phare

Le phare de St-Laurent a cessé de briller le 23 décembre. M. Xavier Rouleau, gardien, passa donc Noël et le jour de l'an sans inquiétude.

L'Action Catholique, 9 janvier 1946

1947 – Chaland pour Bersimis, quai Saint-Laurent, vue de la traverse à partir du pont Chaland, Saint-Laurent, île d'Orléans.



R. Savary .- 1947 - E6,S7,SS1,P38294 - Fonds Ministère de la Culture et des Communications - BAnQ Québec



Le Phare de Ste Pétronille

En 1901, le ministère de la Marine nota que le « feu longtemps promis à l'extrémité ouest de l'île d'Orléans » avait été établi sous la forme d'un feu à gaz occultant Pintsch. Le phare, qui consistait en une tour carrée en bois de trente-quatre pieds de haut, peinte en blanc avec une lanterne rouge, se dressait sur le rocher de la Pointe de L'Anse du Fort, à environ 600 mètres de l'église Sainte-Pétronille.

Napoléon Ferland a été le premier gardien du phare de Sainte-Pétronille, gagnant un salaire annuel de 150 \$.

En 1903, la couleur de la lumière est passée du vert au blanc, et en 1906, une lentille de quatrième ordre avec un écran occultant actionné par un mécanisme d'horlogerie a été installée dans la salle des lanternes. Cet appareil d'éclairage a été fabriqué par Chance Bros. & Co. de Birmingham, en Angleterre, et il a produit une lumière qui était alternativement visible pendant cinq secondes puis éclipse pendant trois.

Un incendie a détruit le phare original de Sainte-Pétronille en 1934, et un phare de remplacement a été installé sur le quai gouvernemental voisin sous la forme d'un lampadaire monté au sommet d'un hangar à marchandises. Cette lumière avait un plan focal de trente-trois pieds et présentait deux éclairs toutes les sept secondes de cette manière : éclair de deux secondes, éclipse d'une demi-seconde, éclair de deux secondes, éclair de deux secondes et demie. En 1954, un poteau en bois blanc de quarante-cinq pieds de haut surmonté d'une lanterne rouge a été monté à l'extrémité extérieure du quai pour exposer la lumière à une hauteur de quarante-neuf pieds.

Lorsque le quai a été démoli en 1983, la lumière a été déplacée vers une tour squelettique adjacente à l'hôtel voisin. Cet hôtel, connu à l'origine sous le nom de Château Bel-Air, puis Manoir de l'Anse, et enfin Auberge La Goéliche, a brûlé en 1996, mais a rouvert en 1997 après avoir été reconstruit.

Gardiens : Napoléon Ferland (1901 – 1931), H. Lizotte (1931 – 1933).

Les références : Rapport annuel du ministère de la Marine , diverses années.



Phare de Sainte-Pétronille vers 1905
Photo courtoisie Michel Forand

Source : <https://www.lighthousefriends.com/light.asp?ID=1752>



Isle d'Orléans, Le Château Bel-Air

BAnQ - Patrimoine québécois, Québec (Province) : s.n. 19-

1876 - 20 avril – Acte 1474 – Vente par licitation d'un terrain, situé à Ste-Pétronille, par Isaac Gourdeau, gardien de phare, du village de Beaulieu, et par Zéphirin Duhamel, de la Jeune Lorette, tous deux en leur qualité de tuteur, à André Charles Henri Paquet, curé de la paroisse de Ste-Pétronille.

Minutier du notaire Jean Alfred Charlebois

1881 – Recensement.

Aucun gardien de lumière

1882 - 21 mars – Acte 2684 – Bail de nolisement du bateau à vapeur *Eugénie* par Joseph Plante, de la paroisse de Ste-Pétronille, à Isaac Gourdeau, gardien de phare, à Joseph Gourdeau, pilote, et à Charles Guérard, tous trois de Ste-Pétronille.

Pardevant Jean Alfred Charlebois, notaire public pour cette partie de la Puissance du Canada appelée Province de Québec, résidant en la Cité de Québec, soussigné.

Furent présents :

Sieur Joseph Plante, de la paroisse de Sainte-Pétronille de Beaulieu sur l'Isle d'Orléans, partie de la première part.

Sieur Isaac Gourdeau, gardien du phare de la traverse, sieur Joseph Gourdeau, pilote, tous deux de ladite paroisse de Ste-Pétronille de Beaulieu, agissant tant en leur nom que pour et au nom de Charles Guérard, du même lieu, commis, pour lequel ils se portent fort. Partie de la seconde part.

Laquelle partie de la première part a, par ces présentes, nolisé pour la saison de navigation qui commencera au printemps de cette année et se terminera à l'automne prochain aux parties de la deuxième part, le bateau à vapeur *Eugénie*, du port de Québec, jaugeant à peu près quatre-vingt-dix tonneaux ou environ, mesurant cent dix-huit pieds de quille sur vingt pieds de large au maître beau, avec tous ses agrès et apparaux dans l'état ou les dits apparaux se trouvent maintenant, ledit bateau devant être en bon ordre et condition et prêt à naviguer après avoir subi l'inspection requise par la loi.

Le locateur ou noliseur sera tenu de fournir deux amarres.

Les parties de la seconde part s'obligent d'user et de naviguer ledit bateau comme le feraient des marins soigneux et prudents, suivant les règles de l'art en se conformant aux règlements et aux obligations imposés par la loi ou tout autre autorité compétente et ce pour faire la traverse entre l'Isle d'Orléans et la Cité de Québec; les parties de la seconde part pourront aussi se servir du dit bateau à vapeur dans certaines circonstances pour faire des voyages à la Bonne Sainte-Anne et à d'autres endroits où le dit bateau pourra se rendre sans être exposé à des risques extraordinaires.

Les locateurs s'obligent à jouir du bateau sans rien dilapider ou briser et s'obligent à le remettre en aussi bon ordre qu'il l'auront reçu sauf l'usage et les dépérissements ordinaires.

Les locateurs seront tenu de garder à bord un équipage suffisamment nombreux pour les besoins de la navigation du bateau, les hommes de l'équipage seront des marins habiles et compétents; ils seront aussi tenus et ce sous peine de résiliation du bail, de payer régulièrement tous les mois les gages des hommes du bord ainsi que le quaiage et les frais de la Douane lesquels devront être payable comptants; ils seront aussi tenus de laisser examiner les comptes des marchands pour fournitures et

approvisionnement et en général toutes les réclamations qui peuvent constituer un gage ou privilège sur le bateau à vapeur.

Le présent nolissement est ainsi fait pour et en considération de la somme de douze cents piastres pour la saison de navigation, dont six cents piastres payables dans les dix jours après la passation des présentes et six cents piastres aussitôt que la navigation sera ouverte et que le bateau aura été livré. La partie de la première part lors de la clôture de la navigation s'oblige à ne pas vendre le bateau à vapeur avant de donner aux parties de la seconde part le privilège de l'acheter aux conditions qui leur sont offertes par des tiers, ce privilège durera jusqu'au premier jour du mois de décembre prochain.

A la fin de la saison de navigation les locateurs remettront le bateau à vapeur à l'endroit qui leur sera désigné par ledit Joseph Plante.

Dont acte fait et passé en la Cité de Québec en l'étude du notaire soussigné le vingt neuvième jour de mars mil huit cent quatre-vingt-deux sous le numéro deux mille six cent quatre-vingt-quatre.

En foi de quoi les comparants ont signé les présentes avec et en présence du notaire soussigné après lecture faite.

Handwritten signatures: *mis en fait par* - Joseph Plante, Isaac Gourdeau, Joseph Gourdeau, H. Charlebois.

Minutier du notaire Jean Alfred Charlebois – Document transcrit par J.-C. Dionne

1882 – Isaac Gourdeau, gardien de lumière.

12 août - Acte 1480 – Donation, d'un emplacement étant le lot 161 et partie sud du lot 162 du cadastre de Ste Pétronille avec une maison en bois à un étage dessus construite, par Isaac Gourdeau, gardien de lumière, et Justine Gourdeau, de Ste Pétronille, à Demoiselle Marie Alvine Gourdeau, leur fille majeure, du même lieu.

Minutier du notaire Louis Leclerc – R. F. - Bureau d'enregistrement Registre RB, No 1277

30 novembre – Acte 2058 – Obligation, d'une somme de cinq cent piastres courant avec intérêt à six pour cent, par Isaac Gourdeau, gardien de phare, de Ste Pétronille, et Demoiselle Marie Alvine Gourdeau, du même lieu, à Lazare Noël, marchand, de la ville de Québec.

Minutier du notaire Louis Philippe Sirois – R. F. - Bureau d'enregistrement Registre RB, No 1311

1883 – Isaac Gourdeau, gardien de lumière

9 janvier – Acte 1480 – Contrat de mariage entre Arthur Baillargeon, pilote, de Ste Pétronille de Beaulieu, fils de Gilbert Baillargeon, pilote et de Marie Marthe Chatigny; et Demoiselle Marie Éléonore Gourdeau, fille majeure, issue du mariage de Isaac Gourdeau, gardien de lumière, et Justine Gourdeau, du même lieu.

Minutier du notaire Joseph Allaire – R. F. - Bureau d'enregistrement Registre RB8 No 1328

1883 – Isaac Gourdeau, gardien de phare.

13 août – Acte 7737 – Résiliation de donation par Isaac Gourdeau, gardien de phare, de Ste Pétronille
Minutier du notaire Louis Leclerc – R. F. - Bureau d'enregistrement, Registre RB, no 3663

1891 – Recensement.

Aucun gardien de lumière

1891 – Érection d'un phare à Ste-Pétronille.

Le département de la marine se propose de placer un phare à l'extrémité ouest de l'île d'Orléans ou une bouée à gaz à l'Anse aux sauvages.

Le Journal des Campagnes, 22 janvier 1891

1898 – Une suggestion - Un phare au Bout de l'Île.

Un pilote nous faisait remarquer, ce matin, qu'il devrait y avoir une lumière au Bout de l'Île, parce que le pilote ne tarde pas à perdre de vue, lorsqu'il descend un bâtiment, surtout les deux lumières d'alignement qui se trouvent, l'une sur le brise lame et l'autre sur les Remparts, et qu'il est ainsi exposé à faire de fatales erreurs.

Il ajoutait que la navigation dans le port ne serait jamais absolument sûre, sans une lumière au Bout de l'Île. Cela est en vue d'éviter une méprise comme celle qu'a faite le pilote Asselin en dirigeant son vaisseau dans le chenal nord au lieu de passer au sud de l'Île.

Le Soleil, 26 août 1898

1901 – Phare de Ste-Pétronille.

Importante réunion – A la Chambre de Commerce – La navigation d'hiver – Diverses opinions – Deux questions

M. J. Geo. Garneau demande ensuite à M. Dobell quelles améliorations seraient nécessaires dans le Havre de Québec, si la navigation hivernale devenait un fait accompli, et s'il y avait d'autres développements concernant le Lloyds du St-Laurent.

M. Dobell répond que la seule chose nécessaire serait un phare sur l'extrémité de l'Île d'Orléans, chose qui a déjà été ordonnée et qui sera faite.

Le Journal des Campagne, 13 avril 1901

AVIS AUX NAVIGATEURS.

No. 91 de 1901.

CANADA—QUÉBEC.**PHARE DE STE-PETRONILLE.**

Un phare, érigé par le gouvernement du Canada sur la pointe de l'Anse du Fort, dans la paroisse de Ste-Petronille, extrémité ouest de l'île d'Orléans, fleuve St-Laurent, en aval de Québec, a été ouvert le 1er d'octobre 1901.

Lat. N. 46° 50' 43"

Long. O. 71° 7' 58"

Le phare est un bâtiment carré en bois avec côtés en pente, surmonté d'une lanterne carrée en bois, et a 34 pieds depuis la base jusqu'à la girouette sur la lanterne. Peinturé vert pâle.

Il repose sur l'extrémité ouest de la pointe, une courte distance à l'est du quai du passage d'eau de Québec et Orléans.

Le feu est un du modèle Pintsch, obscurci à de courts intervalles, et renforcé par une lentille dioptrique du septième ordre. Il est élevé à 33 pieds au-dessus de la marque des hautes eaux, et devrait être visible à 3 milles de tous les points d'approche.

Cet avis concerne les cartes de l'Amirauté Nos. 319, 315, 310 et 2516 ; le *St. Lawrence Pilot*, vol. I, 1894, page 304 ; et devrait être inséré en substance dans la Liste des phares et signaux de brume canadiens sous le numéro 798.

F. GOURDEAU,**Sous-ministre de la Marine et des Pêcheries.****Ministère de la Marine et des Pêcheries,****Ottawa, Canada, 22 octobre 1901.**

1903 – Couleur du phare est changée.

**(79) FLEUVE SAINT-LAURENT EN BAS DE QUÉBEC—
ILE D'ORLÉANS—SAINTE-PÉTRONILLE—COU-
LEUR DU PHARE CHANGÉE.**

La couleur du phare à Sainte-Pétronille, sur l'ex-
trémité ouest de l'île d'Orléans a été changée de vert
teindre à blanc. Le toit est peinturés en rouge.
A. aux N. No. 33 (79) 7-5-03.

Renseignement : Archives du bureau de l'ingénieur
en chef M. et P.
Cartes de l'Amirauté : Nos. 310, 315, 310 et 2510.
Publication : *St. Lawrence Pilot*, vol. i, 1894, page
304.
Liste des phares et signaux de brume canadiens,
1903 : No. 1222.
Ministère de la Marine et des Pêcheries, fiche No.
21,222m.

F. GOURDEAU,
Sous-ministre,
Ministère de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa, Canada, 7 mai 1903.

1867-1946 (Dominion du Canada), volume 36, numéro 48, 30 mai 1903

1903 – Napoléon Ferland, gardien du phare.

Entre l'île et la côte

Le gardien du phare au bout de l'île d'Orléans, le capitaine Napoléon Ferland, gardien du phare et conducteur de passagers et des malles au moyens des canots, fera son dernier voyage aujourd'hui.

Le capitaine nous dit que le pont de glace est pris depuis le Sault jusqu'à l'église St-Pierre depuis une couple de jour, et que le chemin d'hiver sera probablement tracé et balisé aujourd'hui. En conséquence, les voyageurs et les malles passeront à l'avenir par la côte de Beupré. Il est plus que probable que le pont entre Québec et le bout de l'île sera solide pour Noël, vu le gros froid qui sévit.

Le Peuple (de Montmagny) 24 décembre 1903

1906 – Ile d'Orléans – Ste-Pétronille – Feu amélioré.

Le feu montré du phare de Ste-Pétronille, extrémité ouest de l'Ile d'Orléans a été amélioré par la substitution d'un appareil de septième ordre autrefois en usage.

Le feu sera une lumière blanche à occultations, visible durant 5 secondes, et éclip­sée durant 3 secondes, alternativement.

L'illuminant sera de la vapeur de pétrole brûlée dans un manteau incandescent.

Le Peuple (de Montmagny) 25 mai 1906



Vue éloignée prise au clair de lune de la galerie du Château Bel-Air

Fred C. Würtele. août 1904

Patrimoine québécois - Fonds Fred C. Würtele



**Fonds Fred C. Würtele - Vue éloignée prise de la galerie du Château Bel-Air
Patrimoine québécois. Fred C. Würtele. août 1905**

1909 – Isaac Gourdeau, ancien gardien de lumière.

28 juin – Curatelle des enfants de Dame Délima Morin, pour cause de démence sénile

R. F. - Bureau d'enregistrement, Registre RB, no 4299

1912 - 17 octobre - Acte 7879 - Vente d'un terrain à la pointe de L'Ance du fort à Ste Pétronille par Mary Elizabeth Dunn, fille majeure, Stuart Hunter Dunn, marchand, et Alexander James Messervey, comptable, es-qualité d'exécuteur testamentaire, tous trois de Québec, au Département de la Marine et des Pêcheries du Dominion du Canada représenté aux présentes par la firme d'avocats Gellewy-Gibsone & Dobell.

No. 7879

Sale
and
Conveyance
of
the late
J. H. Dunn, Esq.
into
Department of
Marine &
Fisheries of the
Dominion of
Canada

17 Oct. 1912.

#1.50

On this day the *Seventeenth* of October in the
~~ON THIS DAY the Fifteenth of October~~ in the
 year One thousand nine hundred and twelve,
 BEFORE ME the undersigned William Noble Campbell, Notary
 Public for the Province of Quebec in Canada, residing and
 practising in the City of Quebec,
 PERSONALLY CAME AND APPEARED Miss Mary Elizabeth Dunn,
 Spinster of lawful age, Stuart Hunter Dunn, Merchant, and
 Alexander James Messervey, Accountant, all of the said City
 of Quebec, acting herein as the Executors and Executrix and
 Trustees named and appointed with the late Miss Laura Dunn,
 who departed this life on the Third of December Nineteen hun-
 dred and three, under the last Will and Testament of the late
 Timothy Hibbard Dunn, in his lifetime of Quebec, Merchant,
 said Will made in the form derived from the laws of England
 and dated the Fourth of December Eighteen hundred and ninety-
 seven, at Quebec, and the two Codicils thereto dated the
 Twenty-third of said month of December (1897) and the Twelfth
 of May following (1898) and duly proved in the Superior Court
 in the District of Quebec on the Twentieth of July in the
 year last mentioned (1898) and registered at Quebec under
 the number 100449, the said late Laura Dunn being represented
 by John Ritchie, of the said City of Quebec, Manufacturer,
 hereto present and acting as such Executor in virtue of an
 appointment before Mre. E. G. Meredith, Notary, bearing
 date at Quebec the Sixth of September Nineteen hundred and
 five and duly registered in said Registry Office on the
 Fifteenth of May, 1907, under the number 122228, parties
 hereto of the first part,
 And the Department of Marine and Fisheries of the
 Dominion of Canada herein represented by *the law firm*
of Gellewy-Gibson & Dobell, Barristers,
Barristers

of Quebec, P.Q. acting herein by
 Alfred Curzon Robell, one of the
 partners in said firm,

party hereto of the second part,

Which said parties hereto of the first part in their
 qualities aforesaid and in virtue of the power of sale con-
 ferred upon them in and by the above cited last Will of the
 said late Timothy Hibbard Dunn, did and do hereby sell and
 convey unto the said party hereto of the second part, with
 warranty against all troubles and incumbrances whatsoever,
 the following described property, that is to say

All that parcel or tract of land and premises situate,
 lying and being on the extremity of "La Pointe de l'Anse du
 Fort," in the parish of Ste. Petronille of the Island of
 Orleans, in said said county,

Beginning at an iron post, planted by Louis Gosselin,
 P.L.S. on the South point of "L'Anse du Fort," at a point
 distant four hundred and thirteen (413) French feet from the
 Southwest corner of the Hotel Fraser, bearing South eighty-
 four degrees (84°) West, and marked on the plan attached
 hereto by a green line, thence North thirty-five degrees
 fifty two minutes (35° 52') West, twenty-four (24') French
 feet to high water mark of the River St. Lawrence in "L'Anse
 du Fort," thence following the shore line of the River St.
 Lawrence at high water mark southwestwardly, southeastwardly
 and northeastwardly to the point of beginning at the iron
 post above mentioned, the whole containing an area of Two
 thousand five hundred (2,500) square feet, more or less.

Together with the right of way, already legally existing
 thirty-six (36) French feet wide, following the line of high
 water mark in "L'Anse du Fort," from the above described lot

to

-3-

to a point distant seventy-five (75') French feet North forty-eight degrees (48°) East from the point where the North east boundary of Cadastral lot No. 132 meets the shore of "L'Anse du Fort" at high water mark, thence a right of way sixteen and one half (16 1/2') feet wide, to be opened North forty-eight degrees (48°) West a distance of Twenty-five (25') feet, more or less, to the South boundary of the established road existing between lots 132 and 133, continued into lot 131, thence following the said existing road a distance of two hundred and seventy (270') French feet, more or less, to the Public road leading Northward from quai Beaulieu, as shown on Cadastral plan, the whole of this right of way being as shown in burnt sienna on the plan attached hereto, which said tract of land and right of way above described form part of lot number eighty-six (86) on the official Cadastral plan for the Parish of St. Petronille, in the County of Montmorency.

The Vendors declare that the above described property belongs to the Estate and Succession of the said late Timothy Hibbard Dunn under good and valid title.

To have and to hold the said property and premises hereby sold, together with all the rights, privileges and appurtenances thereunto belonging, unto the said Purchaser in free and common soccage with possession thereof from this day.

The present Bargain and Sale is made in manner aforesaid for and in consideration of the price or sum of Three hundred dollars, (\$300) the receipt of which the said Vendors acting as aforesaid do hereby acknowledge. Whereof general and final discharge is hereby granted unto the said Purchaser.

And the said Vendors do hereby transfer and set over unto the said Purchaser all right of property, seizin and

possession

possession which the said Estate of the late Timothy Hibbard Dunn had or can have, demand or pretend to, in and upon the premises hereby bargained and sold of all which the said Vendors in their qualities aforesaid do hereby divest themselves in favour of the said Purchaser and assigns, consenting and agreeing that the latter be forthwith seized and invested with the full and entire possession thereof with full power and authority to that effect.

x Ste. Pehonille
Island of
Orleans, as
regards the
said Mary
Elizabeth Dunn
and Stuart
Hibbard Dunn
and as regards
the other parties
hereto, as

THUS DONE AND PASSED at the said City of Quebec, these presents being recorded in the office of me the said Notary under the number Seven thousand eight hundred and seventy-

M. E. D.
S. H. D.
M.
and

IN WITNESS WHEREOF the said parties have signed these presents with me the said Notary, the same being first duly read according to law. /

marginal note approved

W. N. C.
inf.

Mary E. Dunn
Stuart Hibbard
The Witnesses
John Ritchie
Selvane & Dobell
for Alfred Dobell
W. Noble Campbell
Notary Public

File 21222-L

Know all Men by these Presents that I, the

Honourable Alexander Johnston

Deputy ~~His Majesty's~~ Minister of

Marine and Fisheries do hereby nominate, constitute and appoint Messrs. Cibaone & Dobell, Barristers, of Quebec, P.Q.,

et

to be my true and lawful attorney for me, and in my place and stead to sign, execute and accept a certain deed of conveyance and sale from Stuart Dunn

to His Majesty the King of a plot of land and right of way on the extremity of La Pointe de l'Anse du Fort, in the Parish of Ste. Petronville, Orleans island, P.Q., which is required for Public Work known as "Ste Petronville Lighthouse" the purchase price of same to be Three hundred (\$300) dollars;

hereby ratifying and agreeing to ratify all that my said attorney may lawfully do in the premises.

In Witness whereof I have hereunto affixed and set my hand and the seal of the

Department of Marine and Fisheries this 1st day of October

A.D. 1912

Signed, Sealed, and delivered in the presence of

J^{ms} Charles
of Ottawa, Civil servant
J^{ms} M^{ch} Gorman,
of Ottawa, Civil servant

Alex Johnston
Deputy Minister of Marine & Fisheries

PROVINCE OF ONTARIO. }
COUNTY OF CARLETON. }

I, J. M^cCharles of the
City of Ottawa, in the County of Carleton and Province of Ontario, Civil Servant, make
oath and say :-

That on the 1st day of October 1912 I was
present and did see ~~the Honourable~~ A. Johnston

execute the within Power of Attorney on the date thereof by signing his name at the foot
or end thereof as the same now appears thereon in the presence of me and Lena

W^c L. Suman
the other subscribing witness thereto.

Sworn at Ottawa, in the County of Carleton, } J. M^cCharles
this 1st day of October
1912, before me :

W. Stuart Edwards
Notary Public

*This is the Power of Attorney
referred to in the deed of Sale and Conveyance,
to which the present is annexed, dated at
St. Febronille, Island of Orleans and the City of
Quebec this seventeenth of October, one thousand
nine hundred and twelve.*
Mary E. Whelan
Stuart Whelan
W. J. Messervey
John Mitchell
Gibson & Dobell
per Affidavit

No. 16055

STE. PETRONILLE LIGHTHOUSE SITE.

31
 THIS IS A DESCRIPTION , accompanying a plan, of land taken for the use of His Majesty the King, and used for the Public Work known as the Ste. Petronille lighthouse, made and deposited of record in the office of the Registrar of Deeds for the county of Montmorency, Province of Quebec, pursuant to the provisions of the Expropriation Act, and which may be better described as follows, that is to say :-

✓ ALL THAT PARCEL OR TRACT OF LAND and premises situate, lying and being on the extremity of " La Pointe de l'Anse du Fort", in the parish of Ste. Petronille of the island of Orleans, in the said county,-

BEGINNING at an iron post , planted by Louis Gosselin, P.L.S., on the south point of "L'Anse du Fort", at a point distant four hundred and thirteen (413') French feet from the southwest corner of the Hotel Fraser, bearing South eighty four degrees (84°) West, and marked on the plan attached hereto by a green line; thence North thirty five degrees fifty two minutes (35° 52') West, twenty four (24') French feet to high water mark of the River St. Lawrence in "L'Anse du Fort"; thence following the shore line of the River St. Lawrence at high water mark southwestwardly, southeastwardly and north-eastwardly to the point of beginning at the iron post above mentioned; the whole containing an area of two thousand five hundred (2,500) square feet, more or less.

TOGETHER WITH the right of way, already legally existing, thirty six (36') French feet wide, following the line of high water mark in "L'Anse du Fort", from the above described lot to a point distant seventy five (75') French feet North forty eight degrees (48°) East from the point where the northeast boundary of Cadastral lot No. 132 meets the shore of "L'Anse du Fort" at high water mark; thence a right of way sixteen and one half (16½') feet wide, to be opened North

- 2 -

30

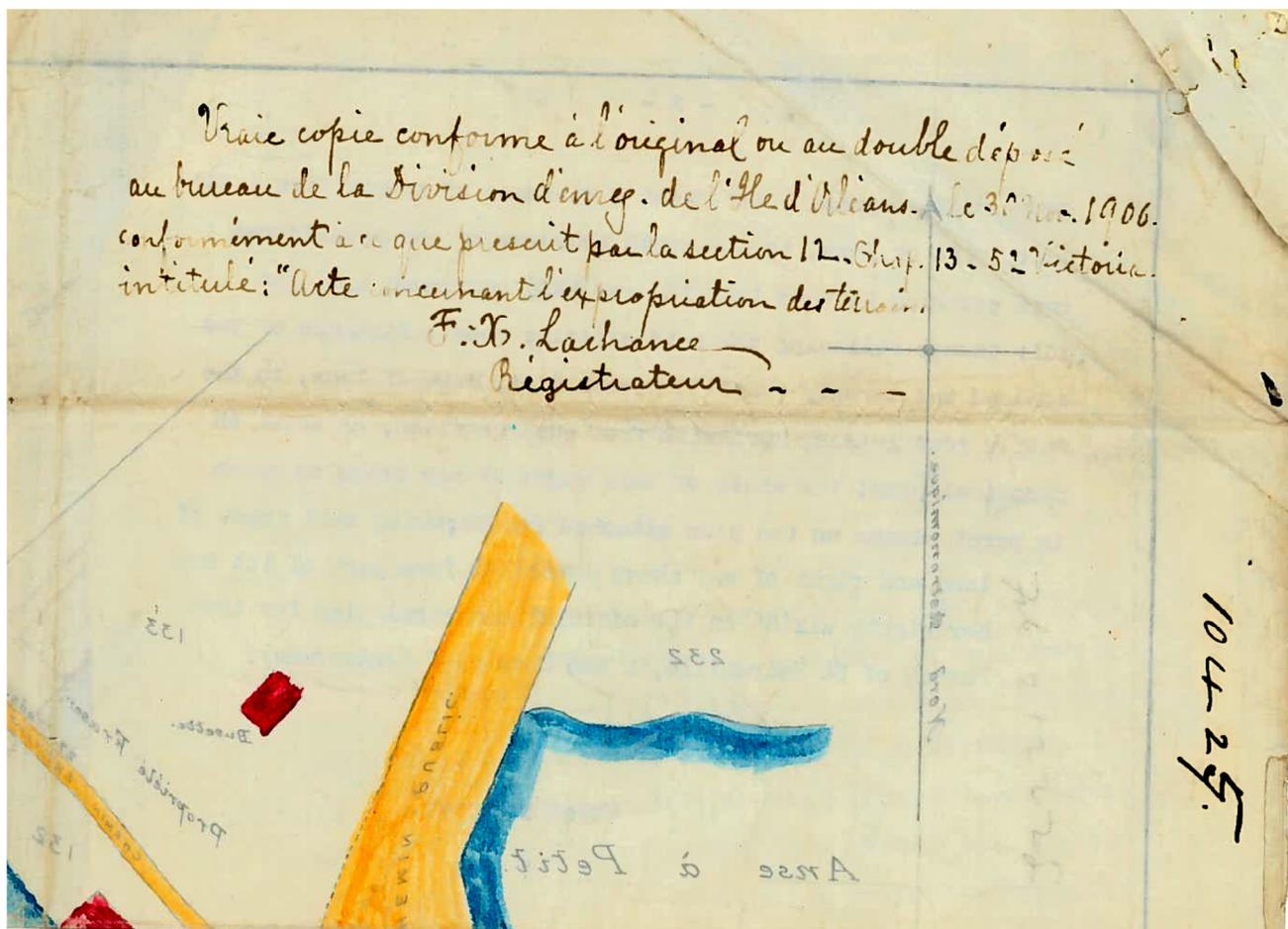
forty eight degrees (48°) West a distance of twenty five (25') feet, more or less, to the south boundary of the established road existing between lots 132 and 133, continued into lot 131; thence following the said existing road a distance of two hundred and seventy (270') french feet, more or less, to the Public road leading northward from quai Beaulieu, as shown on Cadastral plan; the whole of this right of way being as shown in burnt sienna on the plan attached hereto; which said tract of land and right of way above described form part of lot number eighty six (86) on the official cadastral plan for the Parish of St Petronille, in the County of Montmorency.

Wm. J. Anderson

Chief Engineer.

Department of Marine & Fisheries,

Ottawa, Canada, 12th. August, 1901.



Minutier du notaire William Noble Campbell

1923 – Napoléon Ferland, gardien du phare.

8 août – Incendie de la maison et des dépendances de Napoléon Ferland à Ste-Pétronille.

Incendie à L'Île d'Orléans

Des pertes par le feu

Un incendie a détruit les propriétés de M. Napoléon Ferland, hier après-midi, à Ste Pétronille

Village menacé

Une résidence, un atelier et une remise ont été incendié, hier, au Bout de l'Île. Le feu a causé des dommages pour quelques milliers de dollars mais sans les courageux efforts des résidents de Sainte-Pétronille et le concours des pompiers de la ville, l'incendie, au lieu d'avoir été confiné aux bâtiments dont il est fait mention plus haut, se serait communiqué aux constructions environnantes et c'est un véritable désastre que nous aurions eu à enregistrer.

La maison et les dépendances qui ont été incendiées appartenaient à M. Napoléon Ferland, gardien du phare, à la pointe de l'Île. Ces propriétés étaient situées sur la route principale, à proximité de l'épicerie de M. Blais. Le feu fut découvert à 4h45 par M. Ferland lui-même

qui montait au deuxième étage de sa maison, une chaudière d'eau à la main. M. Ferland n'était pas encore rendu en haut que déjà la fumée dense, répandue dans la partie supérieure de la maison, le suffoquait et l'obligeait à redescendre.

L'alarme fut donnée. Les voisins accoururent, et, quelques instants après, tout le village était sur pieds. On arrivait de tous côtés pour prêter main forte aux sinistrés et les aider à mettre sous contrôle. Déjà le feu faisait rage dans la bâtisse de M. Ferland puis se communiquait aux dépendances. Les résidences avoisinantes, celle de Mme Richard Turner, celles de MM. Omer Drouin, A. Baillargeon, Arthur Larue, Alfred Jolicoeur et Eugène Amyot étaient menacées. Il fallait, à tout prix, empêcher l'élément destructeur de s'y communiquer.

On fit des prodiges de valeur. Un groupe de personnes organisèrent la chaîne de chaudière que l'on emplissait sur la propriété de Mme Turner circulèrent de main en main. En même temps on abattait les arbres auxquels le feu menaçait de se communiquer.

Une partie de la maison de M. Ferland était occupée par les familles Vincent et Bolduc qui passent la belle saison au Bout-de-l'Île. Le feu se propagea avec une telle rapidité que c'est à peine si M. Ferland et ses locataires eurent le temps de sauver quelques objets.

Devant les progrès de l'incendie on avait demandé du secours à la brigade de Québec. Une dizaine de pompiers, sous les ordres du capitaine Guay, du poste No. 5, et du lieutenant Labrecque, de la station No. 7 furent dépêchés sur les lieux. Ils s'embarquèrent sur le vapeur «Frontenac» qui fait la navette entre Québec et l'Île d'Orléans.

Le «Frontenac» qui devait laisser son quai à 5h25 partit une dizaine de minutes avant son temps grâce à l'obligeance de M. J. Thompson, gérant de la Compagnie Maritime & Industrielle de Lévis, qui, devant le danger dont toute une partie du village de Ste-Pétronille était menacées, avait mis le vapeur à la disposition de la brigade.

Quand les pompiers arrivèrent sur les lieux du sinistres les citoyens avaient réussi à empêcher le feu de se communiquer aux résidences environnantes. Cependant, par mesure de précaution, les voisins dont les propriétés étaient menacées avaient sorti de leurs maisons tous les effets qu'ils avaient été capables d'emporter et les avaient déposés en lieux sûrs

L'aide des pompiers de la ville fut appréciée. A 8 h., hier soir, tout danger de conflagration avait disparu mais la brigade demeura sur les lieux toute la nuit pour le cas où le feu reprendrait de la vigueur ou que des tisons, charroyés par le vent, seraient emportés chez les voisins

Les pertes subies par M. Napoléon Ferland sont considérables. Ainsi que nous le disons plus haut, sa maison, un atelier et une remise ont été réduits en cendres. Il y a à peine quelques semaines, M. Ferland avait fait assurer ses propriétés contre le feu. Le montant qu'il retirera le dédommagera en partie.

La nouvelle qu'un incendie venait de se déclarer, au Bout-de-l'Île, se répandit comme un coup de foudre, à Québec. On crut d'abord que c'était le Château Bel-Air qui brûlait. On rapporta, ensuite, que toute une partie du village était en feu. On comprend l'anxiété des citoyens dont les familles passent l'été à Ste-Pétronille et qui étaient venus en ville pour vaquer à leurs affaires. Ce n'est que vers 8 h, hier soir, que l'on fut rassuré.

La cause de l'incendie qui a détruit les propriétés de M. Ferland n'est pas connue. M. Ferland est avantageusement connu, à Ste-Pétronille. Il a la sympathie de toute la population.

Le Soleil, 9 août 1923 ; The Quebec Chronicle, 9 août 1923

1929 - 23 août – Acte 49737 – Cession de tous les droits de succession de Alexis Ferland de Ste Pétronille, par Napoléon Ferland, père, gardien de phare, de Ste Pétronille, et autres, à Alexandre Ferland, de Ste Pétronille

Minutier du notaire Louis Leclerc – R. F. – Bureau d'enregistrement, Registre RB, no 7036

1933 - 17 décembre – Incendie du phare de Ste Pétronille.

Un incendie a détruit dans le courant de la veillée d'hier le phare de Sainte-Pétronille, Ile d'Orléans, de fond en comble. Le feu origina sur le second plancher où se trouvait une quantité considérable d'huile qui fournit un aliment qui activa l'ardeur du brasier. Il était sept heures lorsque le gardien découvrit l'incendie et en peu de temps toute la construction était en flamme.

C'est évidemment une perte assez considérable pour le Ministère de la Marine car ce phare était très important par sa position et par l'éclat de sa lampe qui était de plusieurs milliers de chandelles.

Le Soleil, 18 décembre 1933

Phare détruit à Ste-Pétronille la nuit dernière

Le phare de Sainte-Pétronille situé non loin du Château Bel-Air, sur l'Île d'Orléans, a été détruit de fond en comble par un incendie hier soir. Il était environ sept heures lorsque le gardien, M. Horace Lizotte s'aperçut que les flammes crépitaient au second plancher. En peu de temps, toute la construction était la proie des flammes.

La destruction de ce phare important cause une perte considérable. La lumière qui a été détruite dans cet incendie était de plusieurs milliers de chandelles. Au premier plancher, il y avait une quantité considérable d'huile qui activa l'ardeur du brasier.

L'Action catholique, 18 décembre 1933

Le phare de l'île d'Orléans

M. F.-M. Moffet, surintendant du service des phares de la marine, vient d'annoncer que le phare à l'Île d'Orléans, qui a été détruit, ces jours derniers, par le feu, sera incessamment

construit. Les travaux seront poussés de façon que le nouveau phare soit terminé pour l'ouverture de la prochaine saison de navigation.

La Presse, 22 décembre 1933

Le phare de Ste-Pétronille, I.O., incendié

Un violent incendie a détruit de fond en comble, samedi soir, le phare de Sainte-Pétronille de l'Île d'Orléans.

La destruction de ce phare, l'un des plus importants, cause une perte considérable. La lumière qui a été détruite, était de plusieurs milliers de chandelles.

Le Guide (Ste-Marie), 22 décembre 1933

1934 – Le phare de Ste-Pétronille.

Nouveau phare

Les ingénieurs du ministère de la marine se sont rendus jeudi à Sainte-Pétronille, Île d'Orléans, pour établir le nouveau phare qui remplacera celui qui a été incendié au cours de l'hiver.

Le Canada, 2 juin 1934

A Ste-Pétronille

On s'attend à ce que le Département de la Marine fasse effectuer certains changements au nouveau phare élevé récemment à Ste-Pétronille, I.O. On constate que la lumière est quelque peu défectueuse et qu'il faudra augmenter sa puissance.

L'Action catholique, 4 juin 1934

2003 - 12 septembre – Île d'Orléans Municipality Lighthouses.

Sainte-Pétronille (Beaulieu, Pointe du Bout de l'Île) (3)

1957 (station établie en 1901). Actif ; plan focal de 15 m (49 ft) ; éclair jaune toutes les 5 s. Tour squelettique cylindrique carrée de 14,5 m (46 ft). Google propose une vue de la rue et une vue satellite. Le phare d'origine est visible sur une carte postale de 1905 et une deuxième carte postale, toutes deux postées par Forand. Il était situé à l'extrême pointe de l'île et a été détruit par un incendie dans les années 1930. Il a été remplacé par un phare sur un hangar sur le quai. La tour squelettique a été construite sur le quai en 1957, puis déplacée sur le parking en 1983 lorsque le quai a été démoli. Situé dans le parking d'un restaurant à l'extrémité sud-ouest de l'île. Site ouvert, tour fermée. Gestionnaire du site : Auberge La Goéliche.

Sainte-Pétronille (Beaulieu, Pointe du Bout de l'Île) (3)

ARLHS CAN-997; CCG 1927; Admiralty H2288; NGA 3876.

Traduit avec www.DeepL.com/Translator (version gratuite)

1998 – Les phares du golfe du Saint-Laurent.

Seuls dans la nuit

Le Québec n'a pas su conserver ses gardiens de phare, contrairement à Terre-Neuve et à la Colombie-Britannique

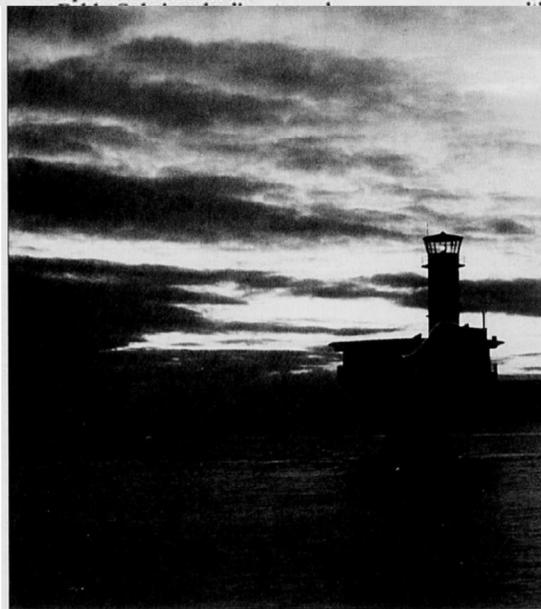
Les 36 phares allumés dans le golfe du Saint-Laurent n'ont pas la cote à Ottawa. Seulement les phares de l'île Verte et de Cap-des-Rosiers ont été «classés» par le Bureau d'examen des édifices fédéraux du patrimoine (BEEFP). Cette protection parcimonieuse n'a pas arrêté des destructions de phares pour cause de travaux jugés nécessaires et refusés, comme à l'île Blanche, au large de Baie-Sainte-Catherine, et à pointe Heath sur l'île d'Anticosti.

JEAN CHARTIER
LE DEVOIR

Aucun phare du Saint-Laurent n'a pu conserver un gardien ainsi que la maison du gardien, contrairement à 24 phares de Terre-Neuve et à 27 phares de la Colombie-Britannique, de sorte que les ensembles patrimoniaux des phares du Saint-Laurent ont tous une dimension plus restreinte de nos jours.

Georges Cossette, l'ingénieur responsable du service des installations de la garde côtière dans la région laurentienne précise: «On s'est convertis à la télésurveillance. Tous nos phares ont été automatisés. Dans d'autres régions, ça a été plus long, notamment à Terre-Neuve et sur la côte Ouest.»

Il ne reste qu'un seul phare avec un gardien dans les Maritimes, dans la baie de Fundy, mais à Terre-Neuve, on a stoppé l'automatisation à 35 phares sur l'île, précise Mike Clement du bureau des Pêches et Océans à Saint John's, tandis que 24 phares ont pu garder leurs gardiens. Cela change le portrait d'ensemble au moment où on entreprend une nouvelle étude sur la valeur patrimoniale des 400 phares du Canada.



GARDE CÔTIÈRE
Le phare appelé le Toupic se tient à huit kilomètres au large de Saguenay dans le fleuve Saint-Laurent, avec l'île Rouge entre lui et l'île Verte. On l'appelle également le Haut-Fonds Prince parce que le prince de Galles s'y est échoué quand il est arrivé d'Angleterre au début du siècle. C'est la terreur des marins dans la brume.

Pablo Sobrino, le directeur des programmes maritimes de la garde côtière de Vancouver, précise que l'opinion publique s'est opposée très fort sur la côte Ouest, car on y considère que les gardiens de phare ont un impact très grand sur le patrimoine. C'est pourquoi on n'a réussi à automatiser que six phares sur la côte Ouest durant les années 80 et huit en 1995.

**Seulement
deux phares
québécois
ont été
classés
monuments
historiques,
seule
garantie
contre la
démolition**

Dans ce contexte, le ministre des Pêches et Océans, David Anderson, a annoncé récemment que les gardiens de phare vont conserver leurs postes dans 27 phares de la Colombie-Britannique et qu'il met la situation sous examen pour les 24 phares dotés d'un gardien à Terre-Neuve. Toutefois, on ne sait pas d'où proviendront les budgets nécessaires.

Un conseiller principal aux communications de la garde côtière, Richard Lessard, reconnaît que *«ça fait très curieux»*. *«Le Québec a pris les devants dans le programme de déshumanisation des phares. Ça s'est fait chez nous et pas ailleurs au Canada»*, dit-il.

La décision du ministre Anderson survient au moment où le processus de cession des phares aux communautés locales a été gelé dans le Saint-Laurent et les Maritimes, en attente d'une modification à la loi de cession par le Conseil du trésor pour favoriser les sociétés sans but lucratif, après les municipalités, comme récipiendaires.

Les deux classifications revues

Les phares de l'île Verte et de Cap-des-Rosiers sont les deux seuls à avoir été «classés» par les soins du Bureau d'examen des édifices fédéraux du ministère du Patrimoine canadien dans le Saint-Laurent, précise le surintendant Georges Cossette.

À la Commission des monuments et sites historiques du Canada, on reconnaît 13 sites nationaux depuis 1985, dont les phares de Pointe-au-Père, de l'île Verte et de Cap-des-Rosiers, comme *«monuments historiques nationaux»*, mais la chose est en voie d'être révisée pour novembre prochain.

Le problème de la faible classification des phares du Saint-Laurent fait que plusieurs ont pu être détruits en raison de travaux jugés nécessaires en période de coupe budgétaire.

Ainsi, le phare de l'île Blanche a été démoli voilà deux ans, comme on l'a fait pour le phare de Pointe-Heath, sur l'île d'Anticosti, et le phare de Natashquan quand on a vu que la côte était érodée. Il y a une quinzaine d'années, on avait laissé aller le phare de Cap-aux-Oies. On a fait de même avec le phare du Long Pèlerin qui, n'étant pas classifié, reste en ruine.

On ressent le besoin de réexaminer la situation, précise Michel Audy, le secrétaire exécutif de la Commission des monuments et lieux historiques du Canada. Il y a quinze ans, dit-il, on a classé 13 phares, du point de vue architectural et historique, selon le critère de l'évolution de la technologie. Cela lui paraît insuffisant de nos jours.

«Nos critères sont différents de ceux du Bureau d'examen des édifices fédéraux du patrimoine, qui considèrent plutôt l'importance locale et régionale. À l'automne, un historien déposera une nouvelle estimation de la valeur historique des 400 phares.»

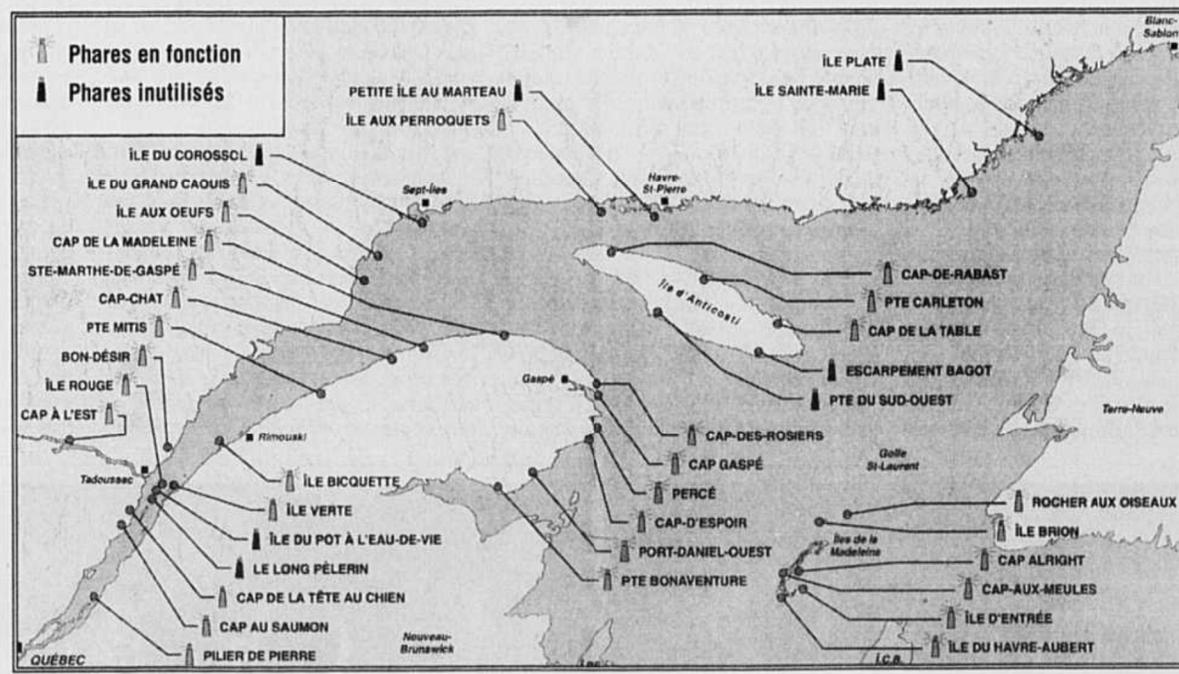
L'appellation «classé» a l'avantage de protéger les phares de la destruction. On tient à préciser à Pêches et Océans qu'il n'y aura plus de phares détruits dans le Saint-Laurent, à moins que ceux-ci ne représentent un danger évident et nécessitent des investissements importants. Toutefois, dans le fleuve, à Sorel et à l'île d'Orléans par exemple, il n'y a plus que des alignements lumineux.

13 phares «reconnus»

Le surintendant régional du Service des installations de la garde côtière de la région laurentienne, Georges Cossette, dit que treize autres phares du Saint-Laurent se situent dans la catégorie des «phares reconnus». C'est un premier niveau de protection.

Il s'agit des phares de Cap-Saumon, de l'île Rouge et de l'île Bicquette dans l'estuaire; en Gaspésie, se trouvent

LES PHARES DU GOLFE DU SAINT-LAURENT



dans cette catégorie les phares de Rivière des Martres, de Cap-Madeleine, de Cap-Gaspé, du Cap-d'Espoir, de la pointe Bonaventure et de l'escarpement Bagot; il en est de même à l'île d'Anticosti pour les phares du Cap de la Table, du Cap-de-Rabast et de la pointe Carleton, et finalement à l'île du Havre-Aubert, aux îles de la Madeleine.

Georges Cossette dit qu'on cessera cet été d'allumer le Pilier de pierre, au large de la rivière des Trois-Saumons, mais qu'on ne démolira pas ce phare.

Néanmoins, Pêches et Océans vient d'éteindre les phares de la pointe Mitis, de Cap-Chat, de Rivière des Martres et de Cap-Madeleine en Gaspésie. Toutefois, des organismes locaux les ont pris en charge immédiatement, dit-il.

Dans les Maritimes, les protestations ont stoppé le programme de cession des phares, car il y a deux ou même trois phares dans des municipalités. On trouve 90 phares dans les Maritimes et 55 à Terre-Neuve, comparativement à 38 dans le Saint-Laurent. Il mentionne que le phare de Blanc-Sablon, sur l'île Greenley, a été cédé pour l'écotourisme.

Les phares de pêcheurs

L'ingénieur ajoute qu'il s'agit de phares pour la navigation commerciale dans le Saint-Laurent et les Grands Lacs tandis que ceux de Terre-Neuve servent pour les pêcheurs. *«Ça se fait de manière plus traditionnelle, leur positionnement; il y a peut-être la différence climatique lorsqu'il y a du brouillard.»*

Néanmoins, à Québec, le personnel de la garde côtière s'est montré étonné d'apprendre qu'il restait des gardiens de phare dans les deux provinces sises aux extrémités du Canada. La situation paraît différente d'une province à

l'autre. Dans le Saint-Laurent, il y a surtout des systèmes lumineux.

Les phares se trouvent sur la Côte-Nord — 15 phares, dont six sur la Basse-Côte-Nord. Il reste six phares sur l'île d'Anticosti, qu'on appelle parfois l'île aux Naufrages, et dix en Gaspésie. Par contre, on ne compte que cinq phares dans le Bas-Saint-Laurent, où il y a eu des ravages et où le programme de cession est important.

La cession de Cap Saumon

Le début du programme de cession remonte à 1996. Auparavant, le phare de Pointe-des-Monts avait été cédé pour un «Couette et café». Le phare de Rivière des Martres conserve un mécanisme d'horlogerie de la fin du XIX^e siècle, entretenu par un conservateur exceptionnel.

On parle de la cession prochaine des phares de Cap Saumon et de Cap au Chien, en amont et en aval de Saint-Siméon. Quant au phare de l'île Rouge, datant du début de ce siècle, il devait être cédé aux Sentinelles du Saint-Laurent pour des visites en zodiac, mais devant le gel du programme de cession il leur a été loué, dans le nouveau parc du Saguenay, jusqu'en 2002.

L'ingénieur raconte au sujet du phare de l'île Blanche que *«c'était un pilier assis sur un haut fonds». «Des millions étaient nécessaires pour le réparer. Alors, il a été démolé et transporté pièce par pièce.»*

Du Pilier de pierre, l'ancien surintendant de la division des Aides à la navigation, Jacques Champagne, disait récemment qu'*«il faudrait dépenser une fortune pour maintenir ce phare. On veut arrêter le service cet été. Il y a une bouée en lieu et place dans le fleuve»*. Pour ce qui est du phare de la Malbaie, il doit être cédé sous peu.

Annexe 1

1912 – L'échouement du «Royal George» survenu le 6 novembre à St-Laurent.

**Le Royal George est échoué
à S.-Laurent, Ile d'Orléans**

Il s'est jeté à terre, à toute vitesse, hier soir vers cinq heures, à environ un mille et demi du quai.

La difficulté d'approcher le steamer

St-Laurent, I. O., 7.—Spéciale.—Les remorqueurs et les navires venus à la rescousse du "Royal George", échoué à un mille et demi du quai du village, n'ont pas pu approcher encore du paquebot. Un tempête de vent nord-est agite la mer et ne leur permet pas de l'atteindre.

Le reste des passagers n'est pas débarqué et un effort sera fait cet après-midi, par les traversiers "Pilot" et "Polaris", de la Quebec & Lewis Ferry Co., pour arriver jusqu'au navire.

Le "Strathcona" est parti pour retourner à Québec.

La position du transatlantique est critique

On ne connaît pas encore l'étendu des dommages – On les croit considérables.

La brume serait la cause de l'accident – Plus de 400 passagers de première et de troisième sont débarqués la nuit dernière et ont été amenés à Québec par le vapeur «North»

Un sérieux accident maritime – le troisième en moins de huit jours – est arrivé hier soir sur la route du St-Laurent. Le «Royal George», de la ligne Royal Canadian Northern, s'est échoué vers 5 heures sur le côté nord du chenal sud du fleuve près de St-Laurent de l'Isle d'Orléans, à quelques distance de l'endroit où quelques heures plus tôt, dans la journée, le charbonnier «Gladstone» touchait lui-même le roc. Deux navires gisent donc, endommagés, sur les battures de l'île.

Le «Royal George» venait de Bristol; il avait à son bord 901 passagers et une forte cargaison.

Lorsque le vaisseau eut touché le fond, le capitaine demanda aussitôt de l'aide de Québec, où la nouvelle de l'accident fut communiquée par le télégraphe sans fil.

Plusieurs bateaux et remorqueurs, le «Strathcona» et es traversiers de la Québec and Levis Ferry Co, répondirent à l'appel et se rendirent à la hâte sur les lieux de l'accident; mais ces bateaux de secours ne purent atteindre le transatlantique qu'à minuit à cause du vent. Leur premier soin en y arrivant fut d'assurer la sécurité des passagers. Le «North» de l'ancienne compagnie de la Traverse commença à les prendre à son bord. A 3.30 heures il revint à Québec avec 420 passagers, ce qui représente la moitié à peine du nombre que portait le navire échoué. Le reste n'a pu être débarqué cette nuit et le sera ce matin. Le «North» quitta le «Royal George» à 1,15h., mais le trajet de retour se fit à travers un brouillard épais et contre la marée; il fallut en conséquence au cabotier plus de deux heures pour revenir à Québec.

La véritable position du «Royal George»

Le «Royal George» est échoué à un mille et demi en bas du quai de St-Laurent de l'Île d'Orléans, sur la propriété de M. Barthélemy Pouliot. Il est à deux milles du «Gladstone». Le fond, à cet endroit, est de tuf très dur et inégal sur lequel le paquebot a dû briser sa coque. Il est dans une position critique.

Le «Royal George» montait le fleuve à pleine vitesse, dit-on, lorsqu'il a touché et la force avec laquelle il s'est jeté sur la grève a dû l'endommager considérablement. Les compartiments nos 2 et 4 ont été inondés mais les pompes ont été mises en fonction immédiatement et suffisant pour les vider à mesure qu'ils se remplissent.

Les causes de l'accident

On nous rapporte que l'accident est dû à une méprise du pilote, qui a confondu la lumière du quai de St-Laurent avec celle d'une goëlette qui était à l'ancre à quelque distance plus bas.

Le «Royal George» avait quitté la station de la Quarantaine à 4h10, et avait encore 27 milles à faire pour atteindre le port de Québec. Il filait à pleine vitesse afin d'arriver ici à temps pour débarquer les immigrants qu'il portait conformément aux règles de l'immigration. Il y avait beaucoup de brouillard au moment de l'échouement.

A bord

Le terme du voyage approchait et tous les passagers étaient à préparer leurs malles lorsque se produisit le choc de la coque du paquebot sur le roc. Le «Royal George» stoppa brusquement. La plupart des passagers accoururent sur le pont pour se rendre compte de ce qui se passait, mais on réalisa vite qu'il n'y avait pas de danger et le calme fut maintenu à bord. (Suite à la 6ème page).

D'après la version que quelques-uns des passagers ont donné, le fleuve était clair et du pont on voyait parfaitement le rivage. Le transatlantique allait à forte vitesse. Il a frappé de l'avant et s'est avancé profondément dans le roc avant de s'arrêter. On était si près du rivage que personne à bord ne crut au danger et il n'y eut pas de confusion. Avant que le

navire se jetât sur le roc et qu'on vit la proue légèrement montée contre le roc et sa pompe calée plusieurs chauffeurs montèrent sur le pont en disant que la chambre des machines était remplie d'eau, qu'ils croyaient que la coque du bateau était défoncée.

La marée était très haute au moment fatal. On explique que le «Royal George» soit sorti de sa course par le fait, comme nous l'avons dit, que le pilote a pris la lumière d'une goëlette pour celle du quai de St-Laurent. Beaucoup assurent pourtant qu'il n'y avait aucune erreur possible.

Quel sont les dommages ?

Il est bien difficile de savoir au juste l'étendue des dommages et la gravité de la position du «Royal George». Les officiers de la compagnie ne veulent rien dire.

Les passagers croient qu'il est dans un état critique et que deux de ses compartiments sont remplis d'eau.

La hauteur du «Royal George» de la quille au pont est de 60 pieds et à moins que le fond n'ait été défoncé, il est à craindre qu'il ne renverse. On croit dans les cercles maritimes que si le paquebot allait à dix-huit milles à l'heure, il s'est avancé sur toute sa longueur en déchirant le roc et en conséquence a brisé sa quille sur toute son étendue, causant l'inondation de tous ses compartiments.

On craint aussi qu'avec le retirement de la marée, la pesanteur du navire n'arque ou ne brise la proue comme la chose est arrivée au «Bavarian», lorsqu'il s'est échoué à Wye Rock, près de Montmagny.

Les passagers débarqués

Parmi les 420 passagers débarqués, il y en a 42 de première classe, 169 de seconde et le reste de troisième. En arrivant à Québec, les passagers de première ont été conduits immédiatement au Château Frontenac dans des voitures qui les attendaient au brise-ames. Les autres ont trouvé un abri dans les bâtisses de l'immigration.

Le «North» manque d'échoué

Le «North» peut seul approcher le «Royal George» à cause de la marée basse. En revenant à Québec, le traversier a failli être victime d'un accident lui-même en touchant le roc. Heureusement il put reprendre le chenal et atteindre le port sain et sauf.

Les autres bateaux de secours ont dû attendre la marée pour s'approcher du paquebot.

Le «Royal George» a été construit en 1907, à Glasgow. Ses dimensions sont : Largeur 60, 2-10 pieds, longueur, 525, 8-10 pieds, tirant d'eau 25 pieds; tonnage 11,146 tonnes net, 5685.

La cale-sèche de St-Joseph de Lévis ne pourra pas contenir le navire. Il lui manque pour cela que deux pieds de plus en largeur. On ne sait où le navire sera réparé, s'il est renfloué.

L'Action Sociale, 7 novembre 1912

UN AUTRE PAQUEBOT TOUCHE FOND PRES DE SAINT-LAURENT

Le "Royal George" frappe la côte à un mille et demi en bas du quai de cette paroisse et brise son fond sur le rivage.

LE NAUFRAGE DU "ROYAL GEORGE"

Ayant quitté la Grosse-Île à 4 h. 10, le "Royal George" montait vers Québec à toute vapeur, lorsqu'à 5 heures, il frappa la côte à 1½ mille en bas du quai de Saint-Laurent. Bien que le choc fut violent, il n'y eut pas de panique à bord.

Le "North" vint au secours du vaisseau et ramène, cette nuit, quantité de passagers de première et seconde classe, qui sont logés dans les hôtels de la ville.

Ce matin, à cause de la forte tempête, les mêmes navires ne peuvent accoster au paquebot. Les dommages sont considérables; mais il est impossible encore d'en déterminer le montant et les autorités de la compagnie Canadian Northern ne veulent pas parler.

Plusieurs navires partent de Québec pour aller à son secours

Le grand paquebot de la ligne du Canadian North, le «Royal George» venant de Bristol, en route pour Québec, avec 901 passagers, les courriers et une cargaison générale, s'est échoué hier soir à 5 heures, au nord du chenal du sud, tout près de St-Laurent, Isle d'Orléans, et quelque distance du «Gladstone» qui s'est jeté à la côte dans la nuit de mardi.

Les passagers ont été débarqués ce matin à 12h.15, et ramenés à Québec, à bord du bateau de l'ancienne compagnie de la Traverse, le «North», qui a été envoyé immédiatement à leur secours, dès que la nouvelle de l'accident est arrivée.

Le «North» est arrivé à Québec, cette nuit à 5h.; il portait tous les passagers de première, de seconde et quelques-uns de la troisième classe.

Le «Plessis», de la nouvelle compagnie de la Traverse, qui a été dépêché sur les lieux hier soir à 9 heures, s'est également échoué sur les battures de Beauport, mais ce matin, il s'est remis à flots et a pu continuer sans aucun dommage.

Toute une flottille de remorqueurs y compris le «Lord Strathcona» et le «North» se sont rendus aussitôt sur les lieux de l'accident, et à minuit hier soir, on commençait à débarquer les passagers du paquebot pour les embarquer à bord du «North», de l'ancienne compagnie de la Traverse, le seul bateau pouvant accommoder les 420 passagers à bord; à 1h.15; le «North» quittait le «Royal George» et arrivait à Québec, à 5.h.00, où il débarquât ses passagers au brise-lame. Le voyage du «North» s'est fait par un gros temps et au milieu d'un épais brouillard.

Ce matin, les autres passagers de troisième classe n'ont pu être embarqués à bord des remorqueurs et des autres bateaux qui sont rendus depuis hier et on ne croit pas qu'on puisse le faire aujourd'hui.

Les dommages au «Royal George», ne sont pas encore connus, seuls les quelques détails de sa position, nous étaient parvenus bien difficilement.

L'endroit où s'est échoué le paquebot du Canadien Nord, est situé à un mille en bas du quai de St-Laurent et à 50 pieds au large de la pêche de M. Rousseau.

Au moment de l'accident, le «Royal George» filait à pleine vitesse et la violence avec laquelle il s'est échoué est suffisante pour lui faire faire eau rapidement.

On dit ce matin que les compartiments étanches 2 et 4, sont menacés par l'eau, mais les pompes sont à l'œuvre et parviennent à les préserver.

La nouvelle de l'accident s'est répandue comme une traînée de poudre et a été reçue avec consternation, par les officiers de la Compagnie, à Québec.

Le «Royal George» était parti de Bristol, Angleterre, mercredi dernier, le 30 octobre ; il en était à son dernier voyage cette saison. Il arrivait à la quarantaine de la Gosse-Ile. Hier

après-midi, et à 4h.10 il repartait pour continuer sa route vers notre port, ayant une distance de 27 milles à parcourir, avant de gagner son quai au bassin Louise.

Pour arriver ici au temps qu'il était attendu, le «Royal George» fut obligé de marcher rapidement.

Toute la journée d'hier, le bas du fleuve était recouvert d'un léger brouillard, mais le pilote, en charge du paquebot crut continuer quand même, à grande vitesse pour permettre aux passagers et à la cargaison d'arriver au temps fixé à destination.

Le «Royal George» a frappé violemment le rocher du côté nord du chenal du Sud, pendant que les passagers s'empresaient de préparer leur bagage, mais aucune panique ne s'est produite à bord.

Du secours

Dès que la nouvelle fut reçue à Québec, les officiers de la Compagnie et le capitaine Thompson s'empresèrent de demander du secours, qui fut envoyé aussitôt sur la scène de l'échouement. Plusieurs remorqueurs de diverse compagnes et deux Hacketts furent dépêchés en même temps que le «Lord Strathcona», qui partit à 8 heures, hier soir.

Le «North» de l'ancienne compagnie de la Traverse, fut aussi envoyé et c'est lui qui a ramené les passagers à Québec; parti de la Jetée Louise à 7 heures, il fut suivi par le remorqueur «Cruizer» de la Compagnie du Pacifique Canadien, qui laissa son quai à 10 heures.

Dans l'intervalle, au département de l'immigration, M. P.J. Stafford, jugeant les conditions très sérieuses fit des arrangements immédiats, pour l'arrivée des passagers d'entrepont et donna ordre à tous les agents d'immigration, de rester en devoir toute la nuit; si c'était nécessaire et leur recommanda de se tenir prêts à toutes éventualités.

Ce matin de bonne heure, il était très difficile d'avoir des nouvelles de l'accident, et ce n'est que tard que nous avons pu savoir la position exacte du «Royal George».

Quant aux dommages on ne peut encore dire leur étendue.

Au bureau de la Compagnie à Québec, on croit que l'état actuel des dégâts subis par le paquebot sont à peu près connus, mais on refuse de parler pour le moment.

De sources certaines, mais après bien des difficultés, nous avons appris que le «Cruizer» remorqueur de la ligne du Pacifique Canadien, le «North», de l'ancienne compagnie de la Traverse et le «Lord Strathcona» ont essayé vainement d'accoster au «Royal George», mais ils ont dû abandonner par suite de la violente tempête qui sévit actuellement à l'endroit où se trouve le paquebot.

Le «North», qui a ramené une partie des passagers cette nuit, est retourné ce matin, au près du steamer échoué, mais comme nous le disons plus haut, il a dû revenir vers 9 heures ce matin, sans cependant voir pu aborder le «Royal George». La mer est très grosse et il est impossible d'approcher. En conséquence, les passagers de troisième classe sont encore à

bord et on ne croit pas qu'ils soient ramenés ici, avant demain, alors que la tempête sera peut-être calmée et qu'on pourra accoster le paquebot.

Ce matin notre reporter s'est rendu au Bassin Louise, où il a rencontré le capitaine du «Savoy», qui est arrivé à Québec, hier soir.

Le «Savoy» a été passé en route, par le «Royal George», à la traverse vers 2h20, hier après-midi, et à ce moment le paquebot du Canadien Nord filait très rapidement. L'endroit précis où il s'est échoué est à 1 mille en haut du quai de St-Laurent, Isle d'Orléans; à cet endroit on remarque la carte marine que le chenal est plus étroit et que la vitesse des navires doit être de 4 nœuds et demi.

On constate également sur la carte marine et d'après les sondages déjà faits qu'il n'y a pas de roc, mais quelques bancs de graviers que le «Royal George» s'est échoué.

On admettra que le granit n'est pas aussi dangereux que le roc, mais si le navire allait à pleine vitesse, comme on dit, son fond a dû subir des dommages considérables. Comme nous le disait, un vieux capitaine ce matin, la position du «Royal George» n'est pas encore très dangereuse mais on aura de grandes difficultés à l'en retirer.

Le navire a frappé de l'avant et sa proue émerge de l'eau, à une hauteur de plusieurs pieds.

La vitesse moyenne du paquebot au moment de l'accident, d'après l'opinion de marins expérimentés, devait être de 18 milles à l'heure. C'est sur ceci qu'on se base pour dire que le navire doit être endommagé sur toute la longueur, rendant ainsi l'accès aux compartiments, facile à l'eau.

On craint aussi qu'avec la marée basse le navire ne soit renversé.

Le capitaine Bélanger du «Savoy» nous a dit ce matin que lorsqu'il est passé plus tard, à l'endroit où le «Royal George» s'était échoué, le temps était assez calme, mais un léger brouillard recouvrait le fleuve.

Les marins du «Savoy» ont distingué le navire échoué et au milieu de la brume, ils ont vu les lumières de plusieurs bateaux, des remorqueurs et autres, près du paquebot; ils ont aussi remarqué que l'avant du navire était très élevé, mais le «Savoy» a continué sa route.

A l'arrivée du «North», ce matin à 5hrs, en plus des 420 passagers du grand paquebot, que ramenait le traversier, on remarquait aussi plusieurs directeurs de la compagnie, qui s'étaient rendus sur la scène, hier soir, dès que la nouvelle fut connue, mais ils n'ont rien fait connaître en plus des détails très brefs que nous avons.

Tout ce qu'ils ont déclaré, c'est que à part un léger brouillard, le fleuve était clair et la rive était parfaitement visible, du pont du navire.

Un peu avant que le navire eût frappé, un nombre de chauffeurs, est monté sur le pont, où ils ont déclaré que la chambre des engins faisait eau, et qu'ils pensaient qu'une partie de la cale du navire était déchirée.

Au moment de l'accident la mer était très haute et on ne peut s'expliquer comment le navire a pu dévier de sa course, mais on dit que

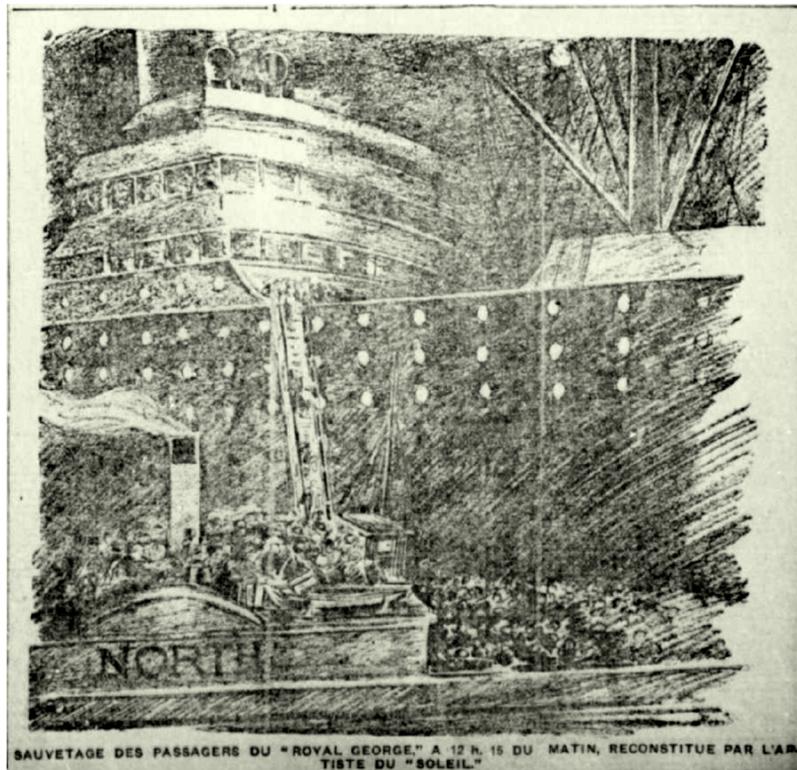
Le pilote s'est trompé

en prenant une lumière de goëlette, pour la lumière d'une bouée, ce qui trompa ses calculs. Mais ceci semble assez curieux et plusieurs passagers ont déclaré qu'il n'y avait pas d'excuse pour cet accident.

On a tenté de savoir par quelques passagers, comment l'accident a pu se produire, quels sont les dommages approximatifs qu'il a pu occasionner, mais personne n'a pu rien dire.

De plus, les officiers du paquebot n'ont rien dit de l'accident et refusent encore de dire quoique ce soit.

Cependant d'après leur propre jugement, ils sont d'opinion que le «Royal George» a été sérieusement endommagé et que deux de ses compartiments sont remplis d'eau. A leur arrivée près du paquebot, les bateaux de secours, n'ont pas accoster immédiatement par suite de la marée basse, mais le «North» après bien des difficultés réussit enfin à s'approcher du «Royal George» d'où il prit ses 420 passagers répartis comme suit : 42 de première; 169 de seconde et 209 d'entrepont; à 1h15, il quittait le paquebot (suite à la 9^{ème} page)



avec ses passagers qu'il débarquait à Québec, ce matin.

En quittant le lieux de l'accident, le «North» a faillit aussi aller s'échouer et c'est par une chance exceptionnelle qu'il a pu reprendre le chenal.

Une partie des passagers, ceux de première ont été logés au Château Frontenac et les autres dans divers hôtels. Ceux d'entrepont sont demeurés au département de l'immigration, où M. Stafford et ses assistants, leur ont procuré tout le confort désirable.

Le «Royal George» était sous le commandement du capitaine Harrison; il avait pour pilote Samuel Rioux, de la Corporation des Pilotes de Québec.

Interview avec un passager

Ce matin, un de nos reporters est allé rencontrer au Château Frontenac le lieutenant-colonel E. W. B. Morrison, qui fait partie des militaires de retour des manœuvres anglaises, avec le colonel Sam. Hughes, ministre de la milice.

Les militaires sont partis de Bristol, le 30 octobre, à bord du «Royal George», pour revenir au Canada.

Le lieutenant-colonel Morrison a dit en substance, ce que nous relatons de l'accident du «Royal George»; il a également corroboré l'erreur du pilote Rioux qui a pris la lumière d'une goëlette pour la lumière du phare de St-Laurent. Au moment de l'accident, dit M. Morrison, le navire allait à une vitesse normale, ce qui lui sembla une vitesse pas plus qu'il ne fallait.

L'accident est arrivé exactement à 5h15 et les passagers ont ressenti un choc léger qui a duré un quart de minute.

Comme on le dit aussi, il n'y eut pas de panique, d'après le lieutenant Morrison, qui n'a remarqué qu'une légère brume, en même temps qu'une brise commençait à s'élever.

Il fait aussi l'éloge du capitaine Harrison et de son équipage, qui se sont dévoués, pour les passagers, puis relata une scène très intéressante et à la fois fort amusante, lorsque les 214 bébés qui étaient au nombre des passagers furent débarqués dans les bras de leurs mères. Les marins du «Royal George» se tenaient sur la passerelle du navire pour aider aux femmes de passer à bord du «North» et au passage des bébés, ils les faisaient rire par de bonnes paroles et par des caresses.

Le colonel Morrison dit aussi que le capitaine du paquebot et ses lieutenants ont aussitôt demandé du secours, par télégraphe sans fils et que le premier remorqueur est arrivé sur la scène à 8 heures. Deux heures plus tard, le «North» arrivait, et à 12h15 on commençait à embarquer les passagers à bord.

D'abord les passagers hésitèrent, mais finalement s'embarquèrent à bord du «North». A 1h15, comme on le dit plus haut, le «North» se mettait en route vers Québec, mais rendu en face des battures de Beauport, il faillit aller se jeter à la côte; il perdit sa route et fut obligé de retourner pour retrouver son chemin, mais on s'aperçut bientôt qu'il était de nouveau près du «Royal George», au grand mécontentement des passagers.

De plus, la mer devenait grosse et les femmes crurent un naufrage, mais enfin après avoir repris sa route le «North» accostait au Brise Lames, à 5 heures, où ses passagers furent débarqués dans l'édifice de l'immigration, où un bon café chaud leur fut servi par les officiers.

De son côté, la compagnie de Canadien Nord, mettait des voitures à leur disposition et faisait conduire les passagers de première et de seconde dans divers hôtels, tandis que les passagers de troisième demeuraient à l'Immigration d'où ils sont partis ce matin à 10h.30, par convoi spécial pour leur destination.

D'après le lieutenant Morrison, le «Royal George» s'est échoué à 100 pieds de la côte nord, et du pont du navire, les passagers pouvaient parfaitement voir les deux rives et les lumières, ce qui contribua à les rassurer. Plusieurs bateaux de pêcheurs se sont approchés du paquebot échoué, et on rapporte que les marins qui les montaient semblaient s'amuser de cet accident.

Au moment de l'échouement à l'heure où les passagers ont été débarqués à Québec, ce matin, il s'est écoulé douze heures.

Parmi les passagers qui accompagnaient le lieutenant Morrison, on remarque aussi Mem Morrison, épouse de celui qui nous a fourni ces détails; le colonel J.P. Landry, commandant de la Citadelle; le colonel Hodgins, de London, Ontario ; le colonel; Harston et Mem. Harston; le lieutenant-colonel et Mem. Mansell, Ottawa; le capitaine Merrit, de Vancouver.

Quant à la vitesse du «Royal George», au moment de son accident, il n'avait aucune raison de se hâter, sous prétexte d'arriver en temps, pour se conformer aux exigences du département de l'Immigration, parce que les lois ne stipulent pas qu'un navire doit arriver à telle ou telle heure pour débarquer ses passagers. Au contraire nous disait ce matin l'agent local du département, on peut débarquer les immigrants à toute heure de la nuit, pour l'accommodement des passagers, mais il y a une entente avec les propriétaires des transatlantiques et les autorités de l'immigration pour qu'ils soient débarqués avant 8 heures, le soir. Cette entente n'oblige en aucune sorte les compagnies océaniques de se hâter pour arriver en temps.

Plusieurs passagers ont protestés contre le «North» qui leur a été envoyé, parce que prétendait-il, il n'était pas capable d'accommoder les 400 passagers qui se trouvaient à bord.

A la dernière heure, le «Royal George» était toujours dans la même position, mais de l'avis du lieutenant-colonel Morrison, il n'est pas en danger.

Ottawa, 7 – Du corr. Du «Soleil» - Au ministère de la marine, on déclare ne rien connaître de l'échouement du paquebot «Royal George», sauf une dépêche laconique de l'agent du ministère à Québec, annonçant l'accident. Le ministère a immédiatement commandé son

agent de Québec de faire tout en son pouvoir pour porter secours au paquebot. Le ministre refuse d'exprimer son opinion sur ce désastre maritime, avant qu'une enquête ait été tenue par le capitaine Lindsay, commissaire enquêteur des accidents maritimes.

Le Soleil, 7 novembre 1912

**On craint une perte totale
comme celle du "Bavarian"**

A 1.30 h. p. m. les vaisseaux n'avaient
pu encore approcher le "Royal George"
a cause de la tempête.

A 1.30 heure, aucun des navires n'avait pu, à cause de la tempête, atteindre le «Royal George», qui repose sur les rochers de St-Laurent. On attend la marée, qui monte peu à peu, et aussi que le vent qui fait rage diminue.

Le «Royal George» est dans sept ou huit pieds d'eau à un endroit où la marée atteint 20 à 22 pieds. C'est l'opinion de plusieurs marins expérimentés qu'il sera probablement impossible de le retirer de la mauvaise position où il s'est jeté et qu'il sera une perte totale, comme le fut le «Bavarian», il y a quelques années lorsqu'il s'est échoué sur les rochers Wye Rocks, près de Montmagny.

Les passagers et l'équipage sont encore à bord. On espère pouvoir profiter de la marée de ce soir pour les débarquer tous.

L'Action Sociale, 7 novembre 1912

**L'enquête sur l'échouement
du steamer "Royal George"**

L'enquête sur l'échouement du «Royal George», de la ligne Royale Canadian Northern, à St-Laurent de l'Île d'Orléans, le 6 novembre dernier, est commencée ce matin, au Palais de Justice. Le capitaine Lindsay, commissaire enquêteur des accidents maritimes, préside assisté des capitaines Nash et Miles. Les parties intéressées sont représentées comme suit : MM. Holden et Meredith, de Montréal, comparaissent pour la Shipping Federation et la

compagnie Canadian Northern ; MM. Cook et Pentland pour le pilote Rioux et M. J. Rivard, pour la corporation des pilotes. MM. Newcomb, député ministre de la Justice, et Johnson, député ministre de la Marine, assistent à l'enquête comme représentant des autorités fédérales.

Le premier témoin entendu ce matin est le capitaine Harrison, commandant du «Royal George».

Le capitaine n'était pas sur le pont lorsque le navire s'est échoué, parce qu'il avait été longtemps en service auparavant. Le soir de l'accident, le temps était clair, on voyait les deux rives et les lumières facilement et comme le navire se trouvait à un endroit absolument sûr, le témoin ne vit aucune nécessité de rester sur le pont.

Le «Royal George» a quitté la Quarantaine à 4.10 heures, sa course était alors ouest, sud-ouest. La course fut modifiée à 4.28 jusqu'à la Pointe de St-Jean, I.O. A 4.48, le navire prit la course ouest-mi-sud et continua dans cette route durant 8 minutes. A 9.07 heures, il toucha le roc.

Le capitaine se rendit à la hâte sur le pont et demanda au pilote des explications. Le pilote Rioux lui déclara qu'il avait confondu les lumières. A tribord se trouvait une lumière mobile qu'il prit pour celle de Beaumont et à bâbord une lumière fixe qu'il crût être celle du quai de St-Laurent de l'Île d'Orléans. Le navire était alors à un mille du quai de St-Laurent et échoua peu après. Les lumières qui ont trompé le pilote étaient, dit-on, celles d'un bateau de pêche qui était sur le rivage.

Le «Royal George» allait à pleine vitesse depuis son départ de la Quarantaine et les conditions étaient telles qu'il ne semblait pas y avoir de danger à maintenir cette vitesse. Après s'être rendu compte de la situation, le capitaine demanda de l'aide de Québec et le «Strathcona» se rendit à son secours. Le capitaine a déclaré qu'il a confiance au pilote Rioux et le considère de haute compétence.

Le 1^{er} officier du navire, A. M. Edwards, qui avait la direction du navire au moment de l'accident, succéda au capitaine.

Le témoin déclara qu'à peu de distance de St-Jean, il vit deux lumières dont l'une intermittente et l'autre fixe. Il crut que la première était celle de Beaumont et l'autre celle du quai de St-Laurent. Il n'eut rien à faire avec les ordres donnés par le pilote et ne conféra aucunement avec lui au sujet de ces lumières. Il entendit les ordres donnés par le pilote et lorsqu'il comprit l'erreur faite avec les lumières, il alla en faire part au pilote, mais celui-ci avait constaté la chose lui-même en voyant la terre aussi proche et donnait l'ordre d'aller à tribord à pleine vitesse.

Le 1^{er} officier est d'avis que la confusion au sujet des lumières est en partie causée par le mauvais état des lumières régulières à cet endroit du fleuve. Il croit que la lumière de St-Laurent n'est pas assez forte, et que le soir de l'accident la lumière de Beaumont a été

allumée plus tard que les autres, car lorsqu'il vit les lumières dont il a été question, il a constaté ensuite que celle de Beaumont n'était pas visible.

L'enquête a été ajournée à 2.30 heures, cet après-midi.

L'Action Sociale, 3 décembre 1912

La défectuosité des lumières

SERAIT LA CAUSE DE L'ÉCHOUEMENT DU «ROYAL GEORGE»

La plupart des témoins entendus hier après-midi à l'enquête sur l'Échouement du «Royal George» ont attribué l'accident au mauvais état des lumières du chenal à l'endroit où le transatlantique s'est jeté sur le roc. Les témoins ont été examinés en premier lieu par le député-ministre de la justice, M. Newcomb, qui les a soumis à un long interrogatoire, afin de mettre en évidence leur compétence comme navigateurs.

A la reprise de l'enquête, à 2.30 heures, M. Edwards a continué son témoignage. Le premier officier du navire a déclaré que l'homme de vigie était à son poste au moment de l'accident et qu'il a signalé au moyen de la cloche toutes les lumières du chenal, à mesure qu'elles apparaissaient à la vue. Il a vu les lumières qui ont été cause de la méprise du pilote quelques secondes avant d'entendre l'avertissement de l'homme de vigie. Le navire était alors à quatre milles environ de l'endroit où il s'est échoué. Le témoin prit la lumière qu'il vit pour celle de Beaumont et il en fut de même du pilote. La cause de leur erreur est, dit le premier officier, que la lumière du quai de St-Laurent n'était pas allumée à ce moment. Une autre lumière intermittente fut signalée et croyant que c'était celle de St-Laurent, le pilote donna ordre d'aller à tribord. Quelque temps après, le pilote constata l'erreur et fit faire machine à bâbord, mais il était trop tard et le «Royal George» s'engagea sur les récifs. Le premier officier considère le pilote Rioux comme l'un des plus compétents qu'il ait rencontrés. Dans son opinion, le pilote a agi le plus prudemment possible, car dans les circonstances, il aurait couru le risque d'échouer le navire sur la rive sud, s'il eût agi autrement. Le témoin croit que la lumière de Beaumont devait être hors de la vue du navire parce qu'un autre petit bateau passait devant à ce moment. Les deux autres lumières irrégulières qui ont été prises pour celles du chenal sont, suivant lui, celles d'une goëlette qui voulait sans doute attirer leur attention et d'une personne qui marchait sur la grève avec une lanterne.

Le quatrième officier, M. Bridges, qui était en service au moment de l'accident, déclara ensuite qu'il vit à tribord une lumière vacillante qu'il crût être celle de Beaumont. Le pilote fut du même avis et donna des ordres en conséquence, dirigeant le navire vers St-Laurent.

Lorsqu'il s'aperçut de son erreur, le témoin en prévint le pilote, mais celui-ci s'en était aperçu en même temps. Il changea les instructions qu'il avait données, mais le paquebot échoua quand même. Le quatrième officier a constaté qu'il avait fait erreur, en observant avec sa lunette. Il y était allé avec assurance par suite du fait que la lumière de St-Laurent était éteinte et que les deux lumières qui étaient visibles avaient des positions à peu près semblables à celles du chenal. Le témoin ajoute qu'à deux reprises déjà il a constaté que la lumière de St-Laurent faisait défaut ou qu'elle n'était pas allumée en même temps que les autres. Les deux lumières qui l'ont induit en erreur ont été aperçues ensemble et c'est ce qui l'a porté à les prendre pour celles de Beaumont et de St-Laurent. M. Bridges est aussi d'avis que la lumière de Beaumont qui n'était pas visible à ce moment, devait être cachée par un petit bateau. La lumière intermittente venait, croit-il, d'une goëlette dans laquelle quelqu'un devait agiter une lanterne pour signaler sa présence à cet endroit.

Le quartier-maître et l'homme de vigie ont été les témoins suivants. Mais n'on rien dit de notable. Le second officier, T. Tenzer a déclaré que lorsque le paquebot a été remis à flot, il s'est fait montrer la lumière de St-Laurent par l'homme de vigie et a dit à ce dernier qu'il n'était pas surprenant qu'il y eut des erreurs avec d'aussi piètres lumières. Le capitaine a été entendu de nouveau pour donner certaines explications aux commissaires et l'enquête a été ajournée à ce matin.

L'Action Sociale, 4 décembre 1912



Le témoignage du pilote Rioux
 SUR L'ÉCHOUEMENT DU STEAMER "ROYAL GEORGE"

Le pilote Sam Rioux, qui avait la direction du «Royal George» lorsque le transatlantique s'est échoué vers 5 heures, le 6 novembre dernier, près de St-Laurent, I.O., a rendu témoignage ce matin à la reprise de l'enquête sur cet accident maritime. Les déclarations ont corroboré celles des autres officiers du navire à l'effet que la confusion des lumières a été cause de l'accident.

Après avoir passé la lumière de St-Jean de l'Île d'Orléans, la course du navire était ouest sud-ouest, dit le témoin. Il observait comme les autres officiers en service pour distinguer les lumières qu'il devait rencontrer ensuite, celles de Beaumont et de St-Laurent. Il vit deux lumières à tribord dont l'une intermittente absolument à celle de la bouée de Beaumont, et l'autre fixe comme celle du quai St-Laurent.

Convaincu que c'était bien là les lumières du chenal, il donna ordre de faire route à bâbord afin de placer la proue du navire entre les deux lumières. Le 4^e officier était aussi d'avis que ces deux lumières étaient celles du chenal.

Le navire fit route à bâbord durant quelques minutes. Le témoin constata ensuite qu'il était proche de la rive mais il crut que c'était le rivage de Beaumont qu'il voyait, étant toujours sous l'impression que l'une des lumières en vue était celle de Beaumont. Il donna en conséquence ordre d'aller à tribord et peu après le «Royal George» échoua.

Le pilote Rioux ne peut expliquer comment il se fait qu'il n'a pas vu la véritable lumière de Beaumont qui était allumé quelque temps après l'accident. Les lumières sur lesquelles il s'est guidé n'étaient pas les lumières régulières. S'il n'avait vu aucune lumière, il aurait fait arrêter le navire après 18 minutes de route depuis St-Jean. La vitesse du «Royal George» qui était alors de 16 à 17 nœuds, n'a pas été diminuée.

Le témoin croit que des deux lumières qu'il vit, l'une était sur le rivage et l'autre dans un bateau. Toutes deux se trouvaient sur la rive nord et le pilote déclare qu'il n'en vit pas d'autres lorsqu'il a donné ses derniers commandements.

M. Rioux dit que plusieurs plaintes ont déjà été faites contre la lumière du quai de St-Laurent. M. Pentland avocat du témoin, produisit aussi une requête signée par la majorité des pilotes de Québec demandant que cette lumière fut changée.

Malgré la requête des pilotes et une correspondance volumineuse échangée avec le département de la marine, à ce sujet, la situation est restée toujours la même.

M. Pentland a produit un grand nombre de certificats de compétence obtenus par le pilote Rioux durant ses 24 années de service.

Le premier officier Edwards fut rappelé ensuite pour expliquer certaines entrées dans son livre d'Observations. M. Newcomb, député-ministre de la Justice, l'interrogea longuement pour savoir si les entrées n'avaient pas été modifiées après l'accident, mais ne put obtenir aucune preuve à cet effet.

L'enquête se continue cet après-midi.

L'Action Sociale, 4 décembre 1912

A la séance de ce matin les témoins prouvent que la lumière du phare de Saint-Laurent fonctionnait mal

L'enquête sur l'échouement du Royal George s'est continuée ce matin, à 10 heures. Le premier témoin entendu est Oscar Dumais, de St-Laurent. Il se rappelle que la lumière de Saint-Laurent était allumée à 4h. 45 le jour de l'accident et qu'à 5h45, il a appris que le Royal George était échoué à 5h.20.

Le témoin est allé voir sur la rive, et la lumière était en bon ordre. «Je n'ai pas vu les lumières du Royal George dit le témoin. Le temps était brumeux et avec un peu de grésil. Il a déclaré ne rien connaître de la lumière de la bouée de Beaumont, Le témoin est descendu sur la grève spécialement pour voir les lumières du «Royal George», mais il n'en a vu aucune, le temps était noir. La raison qui a fait descendre le témoin sur la rive était parce qu'on disait que M. Coulombe, n'allumait pas sa lumière en temps et il a voulu se renseigner lui-même. C'est du quai de St-Laurent qu'il a cherché à voir les lumières du Royal vers 7h15 du soir, et il n'a vu que des lumières rouges. Coulombe, le gardien de la lumière est un des amis du témoin.

Il déclare qu'il est venu à Québec rendre témoignage sans avoir reçu l'ordre de la cour, et que c'est simplement parce qu'on lui a demandé s'il avait eu connaissance de quelque chose. Il dit ensuite que c'est M. Barney Kaine, du département de la marine et Coulombe, le gardien de la lumière qui sont allés chez lui, en lui disant : Habilles-toi et monte à Québec.

Le témoin raconte aussi que lui et plusieurs autres témoins sont venus à Québec à bord du «Druid», steamer du gouvernement, et que c'est à demande de MM. Kaine et Coulombe qu'il est monté à Québec, où il a été logé au Neptune Inn. En réponse à Mtre Pentland, qui voulait savoir ce que les autres témoins ont fait la soirée même, le témoin répond qu'il est garçon et qu'il est allé voir sa blonde.

Le témoin dit aussi que le soir de l'accident, on pouvait voir la lumière de chez lui, à ne distance de moins d'un mille, parce qu'on ne pouvait voir les lumières du «Royal George» qui étaient plus fortes, à un mille et demi. IL déclare que ceux qui parlent contre Coulombe, le gardien, c'est simplement Godbout, l'ancien gardien, qui a été destitué.

Valère Ouliot est le témoin suivant : il répète en substance ce que le précédent a déjà dit.

Comme l'autre témoin, il est venu à Québec sous ordre de la Cour.

M. Pentland, avocat du pilote, avertit le témoin, qu'il n'est pas ici pour rire, et qu'il n'a pas à regarder M. Kaine, qui est dans la salle, pour ensuite sourire : puis il profite aussi de l'occasion pour faire observer qu'il trouve étrange la manière d'agir du département de la marine, qui contrairement aux règles de l'amirauté anglaise, fait venir et va même chercher ses propres témoins pour ensuite aller les mener à leur place respective. L'avocat du pilote

dit que c'est de coutume en Angleterre que la Cour doit s'occuper de cette chose, ce qui n'est pas fait dans ce cas.

On continue ensuite à entendre le témoin, qui ne peut dire à quelle distance il a vu la lumière de St-Laurent, mais au meilleur de sa connaissance, elle pouvait être à un arpent d'où il se tenait.

Il a appris la nouvelle de l'accident par un téléphone de Québec, et c'est après ça qu'il s'est rendu sur le quai pour s'assurer de la chose. En arrivant sur le quai, il a vu deux petites lumières à un demi mille du quai, mais il ne savait pas que c'était les lumières du « Royal George ».

Il déclare ensuite à la Cour que Coulombe est un de ses clients.

Le capitaine Chas Koenig, du vapeur « Saguenay », de la compagnie Richelieu à Ontario, est ensuite appelé à déclarer que la lumière de St-Laurent n'est pas très forte.

Il déclare à la Cour que lorsqu'il était inspecteur des phares et bouées, il fait un rapport dans lequel les pilotes se plaignaient de la lumière et qu'ils voulaient qu'elle fût changée, pour une plus puissante. Il a vu la lumière de St-Laurent, pour les dernières au mois de juillet, août et septembre. Le témoin déclare que la lumière n'était pas en aussi bonne condition au mois de septembre, comme elle l'était il y a 5 à 6 ans.

Cette partie du fleuve n'est pas la plus dangereuse, mais le témoin dit qu'il faut quand même prendre beaucoup de précaution pour la lumière; il croit aussi qu'il n'est pas nécessaire de ralentir la marche d'un navire, au passage de la lumière, quand on sait exactement où on est.

M. Narcisse Roberge, assistant-gardien de la lumière de St-Jean, lui succède dans la boîte.

Le témoin dit qu'il a vu passer le « Royal Québec » après être retourné chez lui, venant du phare où il était allé allumer la lumière à 4h35. Il a remarqué que le paquebot passait plus près de la rive nord que de coutume, mais n'est pas certain si c'est à 300 pieds; il ne peut dire la distance exactement. Le soir de l'accident, le témoin n'a pas pu voir la lumière de St-Laurent parce qu'il y avait une brume. Le témoin dit qu'il est assistant-gardien depuis le 28 avril dernier.

Il ne se souvient pas avoir vu passer d'autre steamer, ce jour-là ; ne peut dire aussi s'il en a vu le jour précédent, ni le jour suivant. Il a vu la lumière de Bellechasse, quand il s'est rendu pour allumer celle de St-Jean, à une distance de 6 à 8 milles.

Le témoin ne peut dire non plus quelle largeur a le chenal en face du quai de St-Jean, et il jure en terminant que le jour de l'accident le Royal George est passé plus près de la rive nord.

Alexandre Gosselin, Xavier Gosselin, Jos, Morency et Pierre Godbout, tous de St-Laurent, sont les autres témoins entendus, mais ils répètent en somme la même chose que les précédents.

A 1 heure la séance se continue et le témoin principal est Tréflé Coulombe, gardien de la lumière de St-Laurent.

Le témoin est gardien de la lumière de St-Laurent depuis le 10 avril dernier : il déclare être le seul en charge de la lumière, et que le soir de l'accident, sa lumière a été allumée au temps prescrit : c'est-à-dire au coucher du soleil. La lumière était allumée le soir de l'échouement à 4h22, et le témoin a dit qu'elle ne s'était pas éteinte. Il nie la déclaration de l'officier en chef du «Royal George» qui, dans son témoignage a déclaré que la lumière ne s'est allumée qu'à 5 heures.

Le témoin certifie aussi, que sa lumière était tenue dans un état de propreté le mieux qu'il le pouvait, mais qu'elle pouvait être sale un peu, par suite du blanc d'Espagne, dont il se servait pour nettoyer ses verres quand il fait froid.

L'enquête se continue.

Le Soleil, 5 décembre 1912

On a fini, hier après-midi, à 3h30, d'entendre les témoins dans l'enquête faite par le capitaine St-George Lindsay, assisté du capitaine Nash et du commandant Miles, sur les causes de l'échouement du «Royal George» paquebot de la compagnie du Canadien Nord.

Après l'audition des derniers témoignages, la Cour de l'Amirauté a ajourné à 8 heures hier soir, pour entendre les plaidoiries.

Le gardien de la lumière de Saint-Laurent, Tréflé Coulombe a complété son témoignage peu après la reprise de l'enquête à 2 heures.

Le témoin entendu après le gardien de la lumière est M. Barthélemi Pouliot, de St-Laurent, dont la propriété est située à 300 pieds de l'endroit où le «Royal George» s'est jeté à la côte, après avoir dévié de sa course.

Le témoin a déclaré qu'en voyant passer le bateau, il s'est dit qu'il n'en avait pas pour longtemps avant d'aller s'échouer, parce qu'au moment même le paquebot dont il est question s'avavançait encore vers la terre. Le témoin a constaté alors que le «Royal George» était tout illuminé; il dit aussi que le soir de l'accident, il était chez lui et ne pouvait voir la lumière de St-Laurent.

Le temps était un peu brumeux. M Pouliot, le témoin, raconte ensuite qu'il a parlé de l'accident à son cousin M. Nestor Lachance, pilote.

Le dernier témoin M. Jean Turcote qui demeure également à St-Laurent a dit qu'il avait vu passer le «Royal George le soir du 6 novembre, jour de l'accident et qu'il y avait beaucoup de brume sur le fleuve.

C'est tout ce que le témoin a dit, et aussitôt après, M. Newcomb, sous ministre de la justice à Ottawa qui a suivi l'enquête pour le gouvernement, a donné lecture d'un télégramme du département de la marine et des pêcheries, informant les commissaires enquêteurs, que le

changement de la lumière de St-Laurent avait été décidé et adopté par le ministère de la Marine en 1910, mais que l'ingénieur du département avait alors recommandé d'attendre. En conséquence aucune action n'a été prise depuis.

Le capitaine Harrison s'est ensuite présenté à la barre, et a prouvé qu'il était aussi bon plaideur qu'excellent capitaine, en faisant une plaidoirie en faveur et en celle des officiers du «Royal George», dont il est le commandant. Après avoir déclaré qu'il n'avait aucun avocat pour le défendre, il a résumé tous les témoignages qui ont été entendus à l'enquête, puis a dit que lui et ses officiers étaient apparus devant la Cour pour établir les véritables faits sur cet accident et qu'il croyait que ces témoignages valaient tout aussi bien qu'une véritable plaidoirie.

A la reprise de la séance hier soir à 8 heures, Mtres Holden, représentant les propriétaires du paquebot et Mtre Pentland, les intérêts du pilote Rioux ont fait leur plaidoiries, et après les remarques des deux plaideurs, Mtre Cook, conseil de Mtre Pentland, dans cette cause, a adressé quelques remarques à la Cour et le capitaine Lindsay, commissaire enquêteur, a déclaré l'enquête close, après avoir rendu officiel son jugement sur échouements des steamers «Bellon», de la ligne Thompson et «Gladstone» de la Nova Scotia Steel & Coal Co,

ILS PERDENT LEUR LICENCES

Le Soleil, 6 décembre 1912

La lumière du quai de St-Laurent

Plusieurs témoins affirment qu'elle est dans un bien mauvais état

L'enquête sur l'échouement du «Royal George» s'est continuée hier après-midi, jusqu'à 6.30 heures, et a été ajournée ensuite à ce matin, pour entendre les derniers témoins.

La première partie de la séance d'hier après-midi a été employée à l'interrogatoire des officiers du navire au sujet de la rédaction du journal de bord, pour répondre à l'insinuation de M. Newcomb député ministre de la Justice et représentant à l'enquête les intérêts du département de la Marine que des modifications y avaient été faites après l'accident. M. Holden, qui comparait pour les propriétaires du navire et les officiers, a fait entendre tous les officiers qui ont charge de ce journal, et ceux-ci sont venus déclarer que toutes les entrées apparaissent dans le livre telles qu'elles ont été faites au cours de la traversée. Personne n'a modifié en quoi que ce soit les observations qui y sont inscrites. Après avoir éclairci ce point, la Commission a entendu un certain nombre de citoyens de St-Laurent de l'Île d'Orléans pour établir dans quel état est la lumière du quai de ce village qui paraît être en partie cause de l'accident.

Le premier entendu a été Joachim Godbout, gardien du phare de St-Laurent jusqu'en janvier dernier.

Le témoin déclare que la lumière du quai de St-Laurent est dans un bien mauvais état. Durant toute la saison il a pris note des diverses époques où il a constaté qu'elle ne fonctionnait pas ou qu'elle ne donnait pas une lumière suffisante pour répondre aux besoins des navigateurs. A deux reprises dans le mois de juin, il a vu la lumière éteinte le matin vers 2 heures; il a remarqué la même défection dans le mois d'août, d'octobre et novembre. Il déclare aussi qu'il a constaté quelquefois que la lumière était très faible et presque imperceptible. En une autre occasion, il a fait observer à deux de ses amis que les verres de la lanterne étaient tellement sales que la lumière était à peine visible. Le témoin déclare qu'il arrive souvent au gardien actuel d'allumer la lumière après le coucher du soleil.

Un autre résident de St-Laurent, M. Campeau, déclare ensuite qu'il lui est arrivé une fois, le 1^{er} novembre dernier, de voir la lumière éteinte à quatre heures du matin.

N. B. Chabot rapporte qu'en juillet dernier, en se rendant à Québec, il a remarqué que la lumière éclairait à peine et alla prévenir le gardien.

MM. Alfred Turgeon et Gaudias Pouliot ont affirmé que le dimanche avant l'accident, les verres de la lanterne étaient sales au point de ne pouvoir distinguer la lumière que très difficilement.

Le dernier témoin a été un navigateur du nom de A. Picard, de St-Thomas de Montmagny, qui se trouvait avec sa goëlette à quelques milles de St-Laurent lorsque le «Royal George» est passé. Il a déclaré dans son témoignage qu'il n'avait aucune lumière sur son bateau lorsqu'il a rencontré le «Royal George» et M. Pentland en a profité pour dénoncer l'audace de ces propriétaires de goëlettes qui stationnent dans le chenal sans le moindre signal pour faire connaître leur présence aux navires.

La preuve recueillie aujourd'hui rejette entièrement la responsabilité de l'accident sur le mauvais état de la lumière de St-Laurent. Les derniers témoins seront entendus aujourd'hui.

L'Action Sociale, 5 décembre 1912

L'enquête sur l'échouement du steamer "Royal George"

M. Newcomb, qui représente les intérêts du département de la Marine à l'enquête sur l'échouement du «Royal George», a continué, ce matin, à la reprise de l'enquête, de faire entendre des témoins de St-Laurent de l'Île d'Orléans pour établir exactement l'état de la température et de la lumière de St-Laurent le soir de l'échouement du paquebot. Une dizaine de citoyens de St-Laurent ont rendu témoignage et déclaré qu'il y avait de la brume le soir en question et que les lumières n'étaient pas visibles parfaitement.

Le premier témoin entendu, à la reprise ce matin, a été M. Oscar Dumais, de St-Laurent de l'Île d'Orléans.

Le jour de l'accident, le témoin déclare que la lumière de St-Laurent a été allumée entre 4h15 et 4h30 heures. Il a appris l'échouement du «Royal George» vers 5.15 heures et il s'est rendu immédiatement sur le quai pour voir le navire. Il a constaté que la lumière était en parfait ordre. Il ne put voir les lumières du «Royal George» à cause de la brume. Le témoin dit qu'il avait entendu dire que M. Coulombe, le gardien du phare, allumait parfois la lumière trop tard et il est allé sur le quai ce soir-là pour s'assurer par le temps qu'il faisait, de l'état de la lumière afin de pouvoir répondre à ceux qui accusaient Coulombe.

M. Dumais dit qu'il est venu à la Cour à la demande de M. Coulombe et de M. Kaine, de l'agence de la marine à Québec. Lui et les autres témoins ont été mis en pension au Neptune Inn par M. Kaine. Il n'a reçu aucun ordre de la Cour de comparaître.

M. Valère Pouliot déclare que le soir de l'accident la lumière de St-Laurent a été allumée vers 4.35 heures. Il est allé sur le quai en apprenant que le «Royal George» était échoué. On pouvait voir deux petites lumières qui n'étaient pas visibles tout le temps.

Le témoin dit qu'il est venu à Québec par bateau du gouvernement, aux frais du département de la Marine.

Ici, M. Newcomb fait observer que les témoins ont été transportés à Québec par le département de la Marine pour éviter une perte de temps. Il assure que le département n'a d'autres buts dans cette enquête, que celui de bien mettre au courant des faits.

M. Pentland répond qu'il est du ressort de la Cour et non du département de la Marine, en pareil cas, de pourvoir aux moyens de faire comparaître les témoins.

Il déclara qu'à plusieurs reprises il a fait rapport au gouvernement au sujet du mauvais état de la lumière de St-Laurent. Lorsqu'il a eu le commandement de navire sur le fleuve, ses

pilotes se sont plaints de la lumière et il est à sa connaissance que le spilotes ont présenté des requêtes au département de la Marine à ce sujet.

Suivant lui la lumière n'est pas assez puissante. Il a porté plainte en 1904, 1905 et 1906 et depuis cet dernière année il n'y a eu aucune amélioration de faite à ce phare.

Le capitaine Koenig déclare que, s'il avait le commandement d'un navire qui aurait passé la lumière de St-Jean en bonne position, il n'hésiterait pas à continuer sa route à pleine vitesse à 1 ½ mille du quai de St-Laurent même s'il ne voyait pas le quai de St-Laurent à ce moment, pourvu qu'il fût certain d'être dans sa course.

M. Narcisse Roberge, assistant-gardien de la lumière de St-Jean, rapporte qu'il a vu passer le «Royal George» le 6 novembre dernier. Le navire semblait faire route plus proche du rivage qu'il n'en avait l'habitude. Le temps était brumeux alors et on ne pouvait pas voir la lumière des St-Laurent qui est visible habituellement. Le témoin a allumé la lumière de St-Jean le soir de l'accident et a retourné aussitôt après à sa demeure, qui est à quatre arpents du phare.

M. Alexandre Gosselin, demeurant à St-Laurent, était près du quai vers 5.30 heures, quand il a entendu dire que le «Royal George» était échoué. Il est allé sur le quai pour essayer de voir le navire mais il était impossible de distinguer les lumières.

A huit heures et demie il est retourné sur le quai et a vu une lumière, mais il ne peut dire si c'était celle du «Royal George». A minuit, les lumières étaient visibles un peu.

La lumière de St-Laurent était allumée entre 4.15 et 4.30 heures, dit le témoin. Il connaît M. Coulombe, le gardien du phare, qui est un de ses amis. M. Gosselin et M. Coulombe sont allés vers le «Royal George» le soir lorsqu'il fut connu qu'il était échoué. A leur retour, tous deux se rendirent au phare et M. Coulombe s'assura que la lumière était en bon ordre. Le témoin dit que les lumières ne pouvaient être vues à plus d'un demi-mille.

M. Lucien Cinq-Mars, aussi de St-Laurent, raconte qu'il a vu passer le «Royal George» et a constaté qu'i se dirigeait vers la grève. Il est sorti et a vu le navire échoué. Il y avait de la brume à ce moment. Le navire était visible parce qu'il portait un grand nombre de lumières, mais la lumière et la bouée de Beaumont étaient invisibles. On pouvait voir les lumières à une couple d'arpents au plus.

M. Delphis Gosselin déclare qu'il a vu la lumière de St-Laurent allumée entre 4.15 à 4.30 heures, le soit de l'accident du «Royal George».

En apprenant l'accident, il s'est rendu sur le quai pour voir le bateau mais le brouillard l'en empêcha. La brume rendait invisible parfois la bouée de Beaumont.

M. Joseph Morency déclare que le temps était brumeux. Il travaillait sur la grève, à un demi-mille du phare de St-Laurent et voyait parfaitement la lumière. Il ne peut dire s'il aurait été possible de la voir d'une plus grande distance.

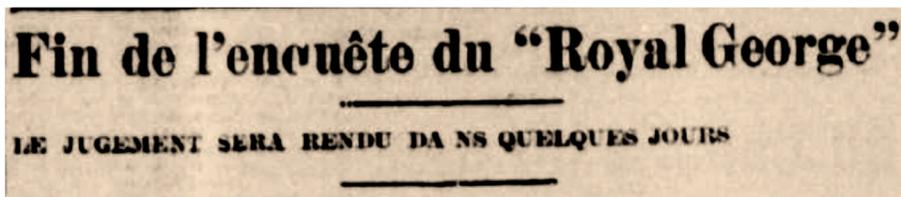
M. Pierre Godbout a fait à peu près les mêmes déclarations que les témoins précédents.

M. Trefflé Coulombe, le gardien du phare de St-Laurent a été le témoin suivant. Il déclare qu'il tient sa lumière en bon ordre suivant les instructions qu'il a reçues du département. Les témoins qui ont dit que les verres étaient sales avaient raison jusqu'à un certain point. C'est-à-dire que les verres étaient recouverts de la préparation dont il se sert pour les nettoyer. Une dizaine de minutes après l'avoir posée, il l'a enlevée avec un linge sec pour mettre les verres parfaitement clairs.

Le 6 novembre, le gardien déclare qu'il a allumé sa lumière à 4.15 ou 4.30 heures. La lumière ne s'est pas éteinte du tout. Il a été absent 1,30 heure au plus de la lumière cette nuit-là. M. Coulombe produit le rapport de la journée du 6 novembre, qui établit qu'il a allumé la lumière à 4.22 heures p.m.

L'enquête se continue cet après-midi.

L'Action Sociale, 5 décembre 1912



L'enquête sur l'échouement du «Royal George» s'est terminée hier soir, et le capitaine Lindsay rendra jugement dans quelques jours.

La séance d'hier après-midi a duré quelques minutes seulement. Trois témoins ont été entendus, qui n'ont fait que corroborer les dires des témoins précédents et la Cour a ajourné ensuite à 8 heures, hier soir. Cette seconde séance a été employée à l'audition des plaidoiries. Tous les avocats ont parlé après l'audition d'une couple d'autres témoins et l'enquête s'est terminée.

M. Barthélemi Pouliot, sur la propriété duquel le «Royal George» s'est échoué, est entendu à la reprise. Il était à environ trois cents pieds de l'endroit où le navire s'est arrêté lors de l'accident. En le voyant, il s'est dit qu'il n'en avait pas pour longtemps avant d'échouer, car à ce moment il s'avancait encore vers la terre. Le «Royal George» était tout illuminé.

Le témoin était chez lui et ne pouvait pas voir la lumière. Le temps était un peu brumeux. M. Pouliot dit qu'il a parlé de l'accident à M. Nestor Lachance, pilote, qui est son cousin. M. John Turcotte, résidant à St-Jean de l'Île d'Orléans, a vu passer le «Royal George» le 6 novembre dernier. Il y avait beaucoup de brouillard sur le fleuve.

Lorsque l'audition des témoins fut terminée, M. Newcomb donna lecture d'un télégramme du département de la Marine, informant que le changement de lumière de St-Laurent a été décidé et approuvé par le ministre de la marine en 1910 mais l'ingénieur recommanda ensuite d'attendre et en conséquence aucune action n'a été prise.

La Cour décida ensuite d'entendre les officiers du navire, qui voulaient ajouter quelque chose à leur témoignage.

Le capitaine Harrison prit la parole pour déclarer que lui et ses officiers n'avaient personne pour les représenter à l'enquête et qu'en conséquence aucun avocat n'était autorisé à parler pour eux. S'ils n'ont pas retenu les services d'un avocat, c'est qu'ils ont comparu à l'enquête pour dire la vérité et se défendre eux-mêmes en espérant d'obtenir justice; comme commandant du navire le capitaine Harrison dit qu'il doit s'attendre au moins à avoir abord un pilote qui soit capable de conduire son vaisseau en toute sécurité sur le St-Laurent. En passant à la Traverse le temps était beau, tout était bien et la position du navire régulière.

Le capitaine déplore le fait que les pilotes ne soient pas tenus au courant de ce qui se passe sur le fleuve. Ainsi, après l'échouement, M. Davie lui a rapporté que la goëlette «G.T.D» avait frappé et jeté à la côte, la veille, le bateau-phare de la Traverse, et le pilote n'était pas informé en prenant le navire à la Pointe-au-Père. Le capitaine a fait plusieurs autres considérations au sujet de la navigation.

Le premier officier déclara qu'il n'avait rien à ajouter à ce qu'il avait dit,

La Cour ajourna ensuite jusqu'à 8 heures. A la reprise hier soir, M. Nestor Lachance, employé de la Cie de Téléphone à St-Jean, déclara avoir vu passer le «Royal George» à St-Jean vers 5 heures. Le navire a passé à un quart de mille du rivage.

Le major Robertson, qui était à bord du «Royal George» dit qu'il s'est rendu sur le pont après l'accident et a vu la lumière du quai de St-Laurent. Celle-ci n'était pas brillante et n'était pas plus visible que les autres lumières. Le témoin dit qu'il a reconnu, seul, la lumière de St-Laurent et celle de Beaumont. Le temps était quelque peu brumeux.

Plaidoiries des avocats

L'audition des témoignages terminée, les avocats commencèrent leurs plaidoiries.

M. Holden parla le premier au nom des propriétaires du navire, disant que le principal devoir de la Cour était d'établir la cause de l'accident.

M. Holden prétend que si la lumière de St-Laurent avait été plus brillante, l'accident ne serait pas arrivé. Il aurait mieux valu qu'il n'y eut pas de lumière du tout. Si un aide à la navigation est cause de la méprise d'un navigateur, ce doit être la première cause de l'accident.

M. Holden tourna en ridicule les témoignages recollés par le gardien du phare et les a comparés à ceux des hommes d'expériences qui sont absolument désintéressés. Ces derniers rapportent que depuis 1900, on demande que la lumière soit changée et rien n'est fait.

M. Pentland fait observer que le 6 novembre, le pilote Rioux, qui a 35 ans d'expériences et a conduit plus de 3,000 navires durant sa carrière, avait charge du navire. Ce pilote avec

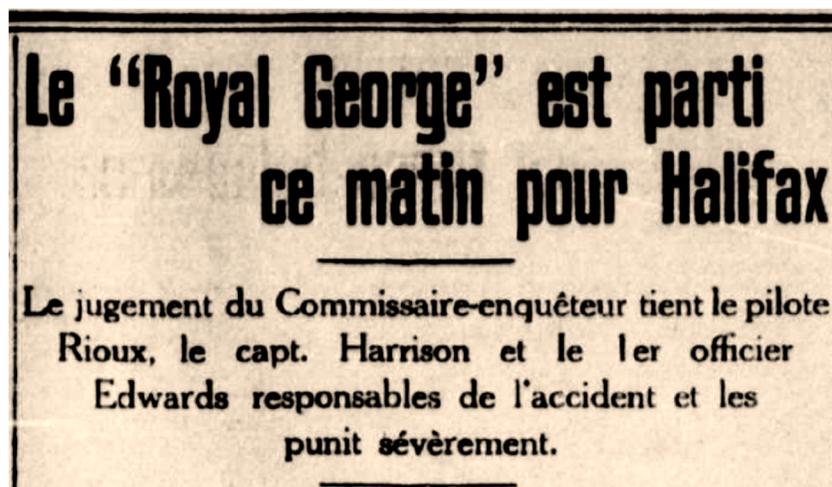
l'aide d'officiers compétents, conduisait son navire en bonne course et l'aurait conduit à Québec en toute sécurité si le mauvais état des lumières ne les avait trompés. M. Pentland dit que la seule cause de l'accident est la lumière de St-Laurent. Si la Cour ne tenait pas compte des témoignages d'hommes d'expérience qu'elle a attendus, ce serait les accuser de parjure, et il est convaincu qu'elle ne fera pas cela.

M. Cook trouve étrange que tous les témoins entendus aient regardé à l'horloge pour dire exactement que la lumière de St-Laurent a été allumée entre 4.15 et 4.30 heures. Il blâme les conditions de la lumière de St-Laurent et attribue l'accident à l'absence de lumières convenables.

M. Newcomb se demande si le pilote était justifiable de continuer sa route dans les circonstances si le capitaine n'aurait pas dû être sur le pont et si le 1^{er} officier n'aurait pas dû empêcher le navire de continuer sa route.

Le capitaine Lindsay a annoncé qu'il rendra sa décision dans quelques jours.

L'Action Sociale, 6 décembre 1912



Le capitaine St-George Lindsay, commissaire-enquêteur des accidents maritimes, a rendu jugement, hier, à Montréal, sur l'échouement du «Royal George» à St-Laurent, I.O., le 6 novembre dernier. Le commissaire-enquêteur tient trois officiers responsables de l'accident : le pilote Sam Rioux, le capitaine Harrison et le premier officier Edwards.

Le jugement blâme le pilote d'avoir été trop confiant et d'avoir fait preuve de négligence, il le censure pour avoir maintenu la pleine vitesse du navire sans être assuré s'il était dans sa course. Et le pilote est suspendu pour trois ans. Le capitaine Harrison est blâmé parce qu'il n'était pas sur le pont au moment de l'accident; et il est suspendu pour un an.

Quant au 1^{er} officier Edwards, la Cour le suspend pour 3 mois parce qu'il n'a pas appelé le capitaine sur le pont lorsqu'il a constaté qu'il y avait de la brume.

Le «Royal George» est parti

Le «Royal George» est parti ce matin, à 7.30 heures, pour Halifax. En quittant son quai, au brise-lames, il est monté jusqu'en face de la ville pour tourner et s'est mis en route pour la capitale de la Nouvelle-Écosse, où on a conclu des arrangements, paraît-il, pour lui faire subir d'autres réparations avant de l'envoyer en Écosse pour le réparer d'une manière permanente. Le «Montmagny» accompagne le paquebot. Ce navire se rend sur la Côte Nord et fera route jusqu'à la Pointe-au-Père en compagnie du «Royal George».

Le capitaine Thomson, surintendant maritime du Canadian Northern, a charge du «Royal George», en remplacement du capitaine Harrison, qui ne pourra pas naviguer pendant un an. Le 1^{er} officier Edwards, est remplacé par Edwin Fait, le second officier. Le pilote W. Langlis conduira le transatlantique jusqu'à la Pointe-au-Père et se rendra probablement à Halifax.

Sir Donald Mann a déclaré à Montréal qu'en arrivant à Halifax le «Royal George» pourra entrer en cale-sèche. Des réparations temporaires additionnelles qui dureront une dizaine de jours lui seront faites et dans deux semaines, le navire se mettra en route pour Glasgow. Il sera remis à neuf à Fairfield et pourra reprendre le service à l'ouverture de la navigation, l'an prochain.

L'Action Sociale, 12 décembre 1912

Le pilote Rioux perd sa licence

D'après le jugement du capitaine Lindsay, il ne pourra faire de service avant trois ans. Le capitaine est aussi blâmé.

Le jugement dans l'enquête sur l'échouement du «Royal George», à 1 mille de la pointe St-Laurent, I.O., a été rendu public, à Montréal, hier après-midi à 3 heures, par le capitaine St-George Lindsay, commissaire-enquêteur des naufrages.

Dans sa décision, le commissaires-enquêteur suspend la licence du pilote Sam Rioux, pour trois ans, et celle du capitaine Harrison, du paquebot pour un an. L'officier en chef E. M. Edwards se voit aussi arrêté dans ses fonctions pour trois mois.

Le texte complet du jugement n'est pas encore livré à la publicité, mais il appert que le pilote est blâmé pour excès de confiance et négligence et il est censuré pour avoir conduit son navire à une aussi grande vitesse, sans avoir été averti de la position du paquebot dans le fleuve.

La Cour est aussi d'opinion que si le capitaine était resté sur le pont, l'accident ne serait pas arrivé.

Suivant la dépêche annonçant le jugement, il est établi que le temps était clair au moment de l'accident et que le pilote s'est guidé sur les lumières de la rive.

La décision du capitaine Lindsay, a causé une sensation dans les cercles maritimes, où le pilote et le capitaine étaient avantageusement connus. Les commentaires vont bon train, et

l'opinion générale est surprise du fait qu'on ne semble nullement s'occuper du système des lumières sur le fleuve.

Dans son édition de ce matin, notre confrère anglais le «Chronicle» dit que l'opinion du public, ne doit pas en rester qu'au jugement de l'enquête; mais qu'on devrait aussi faire enquête sur le système de pilotage et de l'éclairage du fleuve, ce qui aurait pour raison d'apporter plusieurs améliorations quant au bon fonctionnement des lumières et leurs entretient, par le personnel qui en a la charge. Ce même journal attire l'attention, aussi sur le fait qu'on devrait étudier sérieusement cette question de l'empressement que mettent les compagnies océaniques, à débarquer leurs passagers avant la nuit, pour économiser un peu d'argent, et il croit que le gouvernement devrait s'occuper aussitôt des lumières sur le fleuve, afin d'éviter d'autres accidents.

Départ du «Royal George»

Le «Royal George» qui attendait la décision du commissaire-enquêteur avant de prendre la mer, est parti ce matin à 7h20.

C'est le capitaine Thompson, surintendant du service maritime de la compagnie du Canadien Nord, qui a le commandement du paquebot, à la place du capitaine Harrison, suspendu pour un an, et l'officier en chef E.M. Edwards, qui perd sa licence pour trois mois. Le pilote William Langlois de Québec, a la conduite du navire jusqu'à Pointe au Père, et comme nous l'annoncions hier, le steamer «Montmagny», de la flotte du gouvernement, qui est aussi partie ce matin pour les Sept Iles, escortera le navire avarié à la place du «Montcalm».

Une dépêche reçue de Montréal, ce matin, dit que d'après une déclaration de Sir Donald Mann, vice-président du Canadien Nord, le paquebot devra se rendre à Halifax où on a complété les arrangements pour qu'il entre en cale-sèche à la place du «Gladstone», pour être réparé temporairement. Ces réparations devront durer 10 jours, et, aussitôt terminées, le «Royal George» prendra aussitôt la mer pour se rendre à Glasgow, où là il sera enfin réparé aux chantiers Fairfield, ce qui lui permettra au printemps prochain de reprendre son service entre Bristol, Québec et Montréal.

Le Soleil, 12 décembre 1912